



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

## **”Den är väldigt speciell. Du kanske vet?”**

– Upplevelsen av konsten i Stockholms tunnelbana

Emma Carlström

Självständigt arbete • 15 hp  
Landskapsarkitektprogrammet  
Alnarp 2018

**"Den är väldigt speciell. Du kanske vet?"  
– Upplevelsen av konsten i Stockholms tunnelbana.**

"It's really special. Maybe you know?"

- The impressions of the art in the Stockholm subway

Emma Carlström

**Handledare:** Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Kristin Wegren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** G2E

**Kurstitel:** Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

**Kurskod:** EX0649

**Ämne:** Landskapsarkitektur

**Program:** Landskapsarkitektprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2018

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Stockholm, Tunnelbana, Stockholms tunnelbana, Kollektivtrafik, Offentlig konst, Offentliga rum, Konst, Utsmyckning

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap  
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning



## Sammandrag

Uppsatsen avhandlar den konstnärliga utsmyckningen av Stockholms tunnelbana och undersöker dess funktion ur resenärernas perspektiv. Vilken betydelse konsten har och hur den påverkar människorna som befinner sig i rummen med konstnärlig utsmyckning. Nästintill alla av tunnelbanans 100 stationer har idag konstnärlig utsmyckning. I planeringen av att tillföra konst i tunnelbanan stod konstnärskåren som mest drivande i frågan. Motivet till utsmyckningen av stationerna var både estetiskt och ideologiskt. De ursprungliga tankarna cirkulerade kring konstens möjlighet att forma och lätta upp de underjordiska rummen, vara tidsfördriv och i ett demokratiskt anseende göra konsten tillgänglig för hela befolkningen. Genom intervjuer med tunnelbaneresenärer undersöktes konstens påverkan på tunnelbanans rum och dess resenärer. Studien visar på att konstens funktion och betydelse för resenärerna både är estetisk och rumsskapande, den fungerar identitetsskapande för de olika stationerna såväl som viktig för resenärernas upplevelse av resandet i tunnelbanan, för upplevelsen av rummen och som tidsfördriv i väntan på tågen. Men dess viktigaste funktion är konstens värde i sig, dess estetiska värden och förmåga att kritisera samhällsnormer.

## Abstract

The essay deals with the artistic decoration of Stockholm's subway and investigates its function from the perspective of the travelers. Which impact the art has on the people whom finds themselves in those rooms. Almost all of the Metro's 100 stations have artistic decorations. In the planning of art in the subway, the artist was the most driving force in the matter. The motif of the embellishment of the stations was both aesthetic and ideological. The original thoughts circulated around art's ability to shape and lighten the underground spaces, act as pastime and in a democratic sense make art accessible to the entire population. Through interviews with metro passengers, the influence of art on the subway space and its travelers was investigated. The study shows that the art's function and importance to the traveler is both aesthetic and space-creating, it works identifying the different stations as well as important for travelers' experience of traveling in the subway, for the experience of the rooms and as pastimes waiting for the trains. But its most important function is the value of art itself, its aesthetic values and ability to criticize social norms.

## Förord

Stort tack till de personer som ville ställa upp på mina intervjuer, era svar var ovärderliga för uppsatsen. Jag vill också rikta ett speciellt tack till min handledare Arne Nordius, som varit ett stort stöd under arbetes gång, till Sara och till Anton.

Emma, Malmö 2018-05-23

Formen är koppar. Sentimenterat ärg.  
En kritisk blick får svepa som en kvast  
över ett dammigt konstverks form och färg:  
ett tårlöst nätverks torra ögonkast.

Men i en fuktig glaskropp's akvatint  
upplöses varje given skarp kontrast.  
En laborant i känslans labyrint  
ser allting flyta. Ingenting tycks fast.

I grottan letar synens hundar mat  
och hundägaren söker en ordentlig  
källa till inre ljus – men, färdkamrat,

minns denna distinktion, som väsentlig:  
den att den äkta känslan är privat,  
den äkta konsten är däremot offentlig.

Malte Persson, Underjorden

# Innehållsförteckning

Inledning.....	6
Bakgrund.....	6
Mål och syfte .....	6
...Frågeställningar .....	6
Metod .....	6
...Teoretiska perspektiv .....	7
...Material .....	7
...Intervjuer.....	7
Forskningsetiska principer .....	8
Tidigare forskning.....	9
Teoretiska perspektiv, begrepp och forskning .....	10
Två perspektiv.....	10
Konst i en offentlig kontext .....	10
Konstens osynlighet.....	11
Konst och hälsa .....	12
Färger- och ljussättnings betydelse för upplevelsen av rum .....	12
Bakgrund .....	14
Den offentliga konsten på 1900-talet.....	14
Stockholms tunnelbana .....	15
En drivande konstnärskår.....	16
Konsten i tunnelbanan .....	19
Resenärernas upplevelse av konsten i tunnelbanan.....	22
Sammanfattning .....	26
Diskussion .....	27
Undersökningsmetod .....	27
Vilken är då konsten i tunnelbanans främsta värde? .....	28
Avslutning .....	31
Källförteckning.....	32
Elektroniska källor .....	32
Tryckta källor.....	32
Bilaga 1. Intervjusvar .....	34

# Inledning

## Bakgrund

Den offentliga konsten har länge spelat en central roll i människans samhällen. Att färgsätta och dekorera både egna och gemensamma rum och som ett medel för att visa makt, sprida propaganda och religion. Med en bakgrund inom kostvetenskap vill jag med det här arbetet förena de två ämnena tillika intresseområdena konst och landskapsarkitektur. Med utgångspunkt i hur konst kan fungera som en byggsten i skapandet av rum och hur det påverkar den som vistas där. I gränsen mellan konst och arkitektur vill jag undersöka frågor som hur vi påverkas av att vistas i rum med konstnärlig gestaltning och vilken bakgrund som finns i utsmyckningen av ett rum.

Genom exemplet konsten i Stockholms tunnelbana undersöker jag dessa frågor. Hur såg tankarna runt utsmyckningen ut under första hälften av 1900-talet när den planerades och hur togs de vidare vid den fortsatta utbyggnaden av tunnelbanan? Hur ser rummen ut nu och hur uppfattas de idag av människorna som rör sig i de? Vilken roll spelar konst i ett vardagslandskap? Jag vill undersöka ett offentligt rum som är en naturlig och viktig del av staden, ett ”neutralt” rum skapat för alla invånare och Stockholm tunnelbana känns som ett bra exempel – en plats med sin egen specifika funktion där människor från hela staden rör sig. Tunnelbanan ses möjligtvis inte som ett självklart studieobjekt för en landskapsarkitekt, som främst verkar i våra offentliga rum utomhus. Men en tunnelbanestation är i sin offentlighet ett intressant studieobjekt eftersom att den är publik på samma sätt som ett torg, men mer styrd i både funktion och utformning. Ramarna som finns runt tunnelbanestationens form gör en studie av upplevelsen där särskilt intressant.

## Mål och syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur konst påverkar den mänskliga upplevelsen av rumslighet, i Stockholms tunnelbana. För att belysa dess betydelse för människans upplevelse av stadens gemensamma rum. Målsättningen är att få en tydligare bild av hur planeringen av konsten i Stockholms tunnelbana såg ut och vad den konstnärliga gestaltningen har för påverkan på resenärerna idag.

## Frågeställningar

- Hur påverkar konsten i Stockholms tunnelbana människorna som vistas i dess rum?
- Vilka tankar föranledde arbetet med konsten i Stockholms tunnelbana?

## Metod

Jag angriper ämnet Stockholms tunnelbana som utomstående med mitt intresse för konst och gemensamma rum i staden som utgångspunkt. Jag har ingen nära relation till varken resande med tunnelbanan eller dess konst, vilket har gett mig en möjlighet att titta på frågorna på ett förhållandevis ofärgat sätt. Men därmed också utan en förförståelse för vedertagna tankar och sätt att förhålla sig till resandet i tunnelbanan.

Jag har undersökt vilka tankar som låg till grund för utsmyckningen ur ett estetiskt perspektiv, för att vidare undersöka hur konstverken påverkar upplevelsen för tunnelbaneresenärerna. Genom intervjuer med tunnelbaneresenärer har jag undersökt hur konsten upplevs och vilken plats den får i det dagliga resandet.



## **Teoretiska perspektiv**

I uppsatsen tas stöd i ett flertal teoretiska perspektiv och forskning om konst i det offentliga rummet och upplevelsen av den. Forskning om färgers påverkan, och fältet kultur och hälsa har varit centralt i mitt arbete.

Upplevelser av konst, färg och form har det forskats kring en del, ett särskilt område är kulturens påverkan på hälsan. Forskningsområdet kultur och hälsa är ett relativt nytt och har främst rört sig runt hur konst i sjukhusmiljöer påverkar patienters tillfrisknande. En del forskning rör sig utanför sjukhusmiljöer och undersöker kulturens koppling till välmående. En svensk undersökning från 1996, som ofta refereras till i liknande arbeten, har genom intervjuer undersökt levnadsvanor kopplat till livslängd. Senare forskning undersöker liknande frågor. Inom det norska forskningsprojektet HUNT, en undersökning av folkhälsa med ett underlag av 50 000 medborgare, undersöktes sambandet mellan kulturkonsumtion och välmående.

Tidigare forskning kring konst i offentliga miljöer är omfattande, särskilt vad gäller konst i sin politiska kontext. Två särskilt viktiga arbeten för uppsatsen har varit Jessica Sjöholm Skrubbes avhandling *Skulptur i folkhemmet*. Som berör den förändrade synen på konst under den aktuella tiden för Stockholms tunnelbanas planering. Och *Konstens liv i offentlig miljö*, en sammanställning av konst i offentlig miljö med ett särskilt avsnitt om konsten i Stockholms tunnelbana, av Sven Sandström, Mailis Stensman och Beate Sydhoff. Rosalyn Deutsche och Chantal Mouffes teorier om konst i förhållande till det demokratiska offentliga rummet har varit centrala för arbetet.

Forskning kring upplevelser av färg är omfattande, men ett område som är desto svårare att förhålla sig till på grund av svårigheten att mäta resultat. I *Färgantologi bok 1-3* från 1995 är den hittills utförda forskningen kring området samlad och där diskuteras och tolkas forskningsresultaten. *Bok 3: Upplevelse av färg och färgsatt miljö* har varit särskilt viktig för arbetet.

## **Material**

De primära källor jag använt mig av i det här arbetet, i avseende att undersöka hur tankarna om utsmyckningen av Stockholms tunnelbana såg ut, är samtida tidskrifter och debattartiklar. De är intressanta för att de utgjorde ett medel i debatten för konst i tunnelbanan och också visar på tankarna om vad utsmyckningen skulle göra för rummet. Också brev och politiska dokument har använts i sammanställningen av hur arbetet med konsten i tunnelbanan såg ut.

De sekundära källor jag använt mig av är monografier om Stockholms tunnelbana och dess konst. *En värld under jord: färg och form i tunnelbanan*, med Göran Söderström som redaktör beskriver arbetet med tunnelbanans arkitektur och konstnärliga gestaltning fram till år 2000. Också *En guide till konsten i tunnelbanan* av Marie Andersson har varit en viktig källa. Marie Andersson arbetar som konstguide i tunnelbanan och boken är en sammanställning av stationernas konst. Infoblad utgivna av SL och SLs internetsidor som rör konsten i tunnelbanan har gett en överblick av ämnet.

## **Intervjuer**

Intervjuer bifogade som bilaga 1.

För att svara på frågan om hur konsten i tunnelbanan upplevs av resenärerna har kvalitativa intervjuer med ett urval personer som reser med tunnelbanan gjorts. Det kan ge svar på hur de utsmyckade perrongerna i Stockholms tunnelbana upplevs av de som vistas dagligen i dem.

Den ursprungliga urvalsmetoden var att genom spontana intervjuer bland resenärer på två utvalda tunnelbanestationer få ett underlagsmaterial om upplevelserna i tunnelbanan, att jämföra med varandra. Genom att fråga personer på plats som tidigare inte haft koppling till ämnet och som har olika bakgrund, ville jag få breda och personliga svar som utgår från det direkta subjektiva intrycket. Problem som förutspåddes och uppkom inför de spontana intervjuerna var möjligheten till informationshämtning. Underlaget är beroende av att människor, som är villiga att delta, skulle finnas på de utvalda stationerna och under tillräckligt lång tid för att besvara frågorna, vilket inte var fallet på de utvalda stationerna. Den stressiga situationen gjorde spontana intervjuer svåra att genomföra. Runa Patel och Bo Davidsson beskriver i *Forskningsmetodikens grunder* om problem med att ekonomiska eller tidsmässiga ramar kan hindra ett ursprungligt tänkt undersökningsurval. I dessa fall får en så kallad "tillgänglig" grupp individer användas till undersökningen. Viktigt är då att vara medveten om att undersökningen varken är ett stickprov eller ett specifikt fall.<sup>1</sup>

Den nya urvalsmetoden, för att få mer kvalitativa svar, blev istället att göra intervjuer om den generella upplevelsen av konsten i tunnelbanan, 13 personer intervjuades. För att få en tillräcklig svarsbredd och svar som kan representera olika åsikter var de tillfrågade av olika kön, ålder och bakgrund. Ett tillräckligt underlag för att göra en komparativ analys baserat på de tillfrågades olika bakgrund finns inte, men slutsatser går att dra utifrån de tillfrågades olika svar och upplevelser om generella åsikter om tunnelbanans konst.

En teknik för frågornas utformning som är lämplig för den här typen av intervju är *omvänd tratt-teknik*, att först ställa specifika frågor om delasppekter för att sedan ställa mer övergripande frågor. Denna teknik används när man vill ha svar om vad intervjupersonerna tycker om något som de kanske inte har en bestämd uppfattning från början. Frågornas ordning hjälper den intervjuade personen, i exempelvis tunnelbanan, att introduceras till ämnet samtidigt som intervjun görs.<sup>2</sup>

I Patel och Davidssons redogörelse för intervjutekniker beskrivs olika typer av upplägg av frågor. Att genomföra intervjuer med hög grad av standardisering med frågor som ställs på samma sätt vid varje intervjusituation gör att det är lättare att jämföra svar och generalisera information. En låg grad av strukturering, med öppna frågor utan svarsalternativ gör det möjligt för intervjupersoner att associera fritt och ge subjektiva svar, så att en bredd av intryck kan samlas in.<sup>3</sup> Frågorna som ställdes vid intervjuerna, byggda på dessa aspekter, var dessa:

1. Hur ofta reser du med tunnelbanan?
2. Hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?
3. Har du tänkt på [utsmyckningen] på stationerna någon gång? Vad tycker du om den?
4. Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?
5. Har du någon favoritstation? Varför?

### **Forskningsetiska principer**

När en undersökning med deltagande personer genomförs finns det forskningsetiska aspekter att ta hänsyn till. Det är viktigt att den personliga integriteten hos personer det hämtas

---

<sup>1</sup> Patel, R.; Davidsson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder*. Studentlitteratur AB. Lund: 59

<sup>2</sup> Patel, R.; Davidsson, B. (2011): 78

<sup>3</sup> Patel, R.; Davidsson, B. (2011): 75-77

information om eller som lämnar information själva värnas. Det är viktigt att klargöra och också motivera personernas medverkan.<sup>4</sup> De intervjuade personerna blev inför intervjuerna informerade om intervjuens upplägg och hur svaren skulle komma att användas vidare i arbetet. Svaren som presenteras i arbetet är anonymiserade och kodade med kön och ålder.

## **Tidigare forskning**

Stockholms tunnelbana är ett relativt outforskat område, ett tidigare kandidatarbete har skrivits om Stockholms tunnelbana *Spelets regler, Konst och politik i Stockholms tunnelbana* av Julie von Hofsten. Med fokus på de politiska vändor som låg till grund för konstsättningen av tunnelbanan, med en jämförelse mellan hur två stationer med 50 års mellanrum kom till. Jag snuddar i mitt arbete vid samma ämne, men istället för att undersöka hur konsten kom till undersöker jag vilka tankar som låg till grund för utsmyckningen ur ett estetiskt perspektiv.

I arbeten skrivna om Stockholms tunnelbana och dess konst används två källor som berör ämnet ofta. *En värld under jord* och *Konstverkens liv i det offentliga rummet*. Dessa källor har varit värdefulla även i detta arbete. De har gett en översiktlig ingång till och kännedom om ämnet och i vissa fall gett källmaterial som varit svårt att hitta i arkiv.

Forskningen om hur konst i offentlig miljö upplevs är inte enhetlig, ämnet är omfattande undersökt men rör sig över flera områden. Den här undersökningen förhåller sig därför till flera olika områden, och förenar dom. Redogörelse för teoretiska begrepp och forskning använd i studien i avsnittet *Teoretiska perspektiv*.

---

<sup>4</sup> Patel, R.; Davidsson, B. (2011): 63-64

## Teoretiska perspektiv, begrepp och forskning

### Två perspektiv

Två synsätt ur vilka den offentliga konsten kan betraktas är ”estetiskt” och ”radikalt”. Detta lyfter Roland Ljungberg i avsnittet *Konst och demokrati* i avhandlingen *Platsens poetik*. Ljungberg delar in sättet att se på offentlig konst i de två perspektiven, och kallar dem det ”estetiska perspektivet” och det ”radikala perspektivet”.<sup>5</sup> Det estetiska perspektivet förklarar Ljungberg som en syn på konst som förskönande av sin omgivning, likt ett arkitektoniskt element där det centrala är de estetiska och hantverksmässiga kvaliteterna. Det radikala perspektivet ett sätt att se på konstens process och syfte med bakgrund i politik och samhällskritik. Denna konst förhåller sig inte till traditionella genrer på samma sätt, utan skapar med fokus i process och problem, frågor och kritik. Genom interdisciplinära konstformer ligger fokus på gränsöverskridning och mening istället för verkets estetiska kvaliteter.<sup>6</sup>

Att konst i offentlig miljö alltid har en politisk kontext menar dock Chantal Mouffe, att konst alltid ställs i relation och uppträder i ett samhälle med normer och principer och att det därför inte går att skilja på politisk och icke-politisk konst.<sup>7</sup> Om konst i en politisk kontext skriver även Rosalyn Deutsche om, dessa teorier redogörs vidare för i avsnittet *Konst i en offentlig konstex*.

I den här uppsatsen kommer jag utgå från både Ljungberg och Mouffes ståndpunkter. Att konst kan betraktas ur två perspektiv. Både hur konstverket estetiskt uppfattas i rummet, hur det likt arkitektur skapar intryck. Och vad konstverket, i sin samtid, har för innebörd. Men att perspektiven inte är oberoende av varandra och som Mouffe menar, alltid är kopplad till sin politiska samtid.

### Konst i en offentlig kontext

I undersökningen av upplevelsen av konst i förhållande till sin offentliga kontext är de teoretiska texter jag tagit stöd i Rosalyn Deutsches *Evictions – art and spacial politics* och Chantal Mouffes *Art and Democracy: Art as an Agnostic Intervention in Public Space*.

Rosalyn Deutsche diskuterar i ”Evictions – art and spacial politics” att det finns en vad hon kallar urban-estetisk eller rumslig-kulturell diskurs, som kombinerar idéer om konst, arkitektur och stadsplanering med teorier om staden och det offentliga rummet.<sup>8</sup> Hon menar att det offentliga rummet kan ses som en idé som ständigt omformas, och att det för att kunna upprätthålla den demokratiska aspekten av det offentliga rummet därför är viktigt att konflikter och kontrasterande ställningstaganden får ta plats.<sup>9</sup>

Jag tar även avstamp i Chantal Mouffes begrepp om relationen mellan konst och politik. Mouffe, en politisk teoretiker och professor i statsvetenskap har också arbetat inom det konstvetenskapliga fältet med *Art and Democracy: Art as an Agnostic Intervention in Public Space*. Där resonerar hon om konstens plats i samhället utifrån en *agonistisk demokratimodell*, det vill säga hur det inom politik som en naturlig del av demokrati finns en

---

<sup>5</sup> Göransson, E. (red.) (2015). *Platsens poetik*. Sveriges arkitekturmuseum. Stockholm: 58

<sup>6</sup> Göransson, E. (2015): 57-60

<sup>7</sup> Mouffe, C. (2008). *Art as a public issue*. Nai Publishers. Rotterdam.

<sup>8</sup> Deutsche, R. (1996). *Evictions: Art and spatial politics*. The MIT press. Cambridge, Massachusetts: xi

<sup>9</sup> Deutsche, R. (1996): xi

benägenhet till konflikt. I texten undersöker hon hur det här synsättet kan appliceras på gestaltning av det offentliga rummet. Hon ifrågasätter synen på det offentliga rummet som en plats där konsensus ska formas, och menar att det istället kan ses som en plats där normer konfronteras och utmanas. Mouffe menar att konst och politik inte ska ses som två områden separerade från varandra, utan att konst i det offentliga ställer sig i relation till andra krafter som skapar det *hegemoniska samhället*. Med hegemoni menas den kulturella dominans som skapar normer i samhället, och utifrån teorin om hegemoni menar Mouffe att också konst spelar en roll i uppehållandet av en viss samhällsordning. Ur detta synsätt menar Mouffe att det således inte går att göra skillnad på politisk eller icke-politisk konst, hon använder istället begreppet *critical art*, kritisk konst, med vilket hon syftar på den konst som utmanar den rådande hegemonin. Enligt den agonistiska hållningen är kritisk konst konst som tydliggör och ifrågasätter det som osynliggörs i den rådande konsensusen.<sup>10</sup>

## Konstens osynlighet

I essän *Gemensamma rum* diskuterar Peter Cornell och konstnären Sivert Lindblom det offentliga rummets estetik. Ett ämne som lyfts är den offentliga konstens osynlighet. De menar att monument och verk som passeras varje dag allt mer smälter in i sin omgivning och med tiden blir obemärkta. Beroende på sin omgivning uppfattas konstverk olika. Konst i en museikontext betraktas med större fokus och får stå i centrum i rum avsett enbart för betraktandet. I offentlig miljö får konstverket karaktären av att vara en del av rummets uppbyggnad och kan därför betraktas på samma sätt som ett arkitektoniskt element, mer perifert.<sup>11</sup>

*"Konst i det offentliga rummet bör inte tränga sig på i en auktoritär synlighet, för där uppsöker jag inte avsiktligt konstverket som när jag av fri vilja väljer att gå på museum. Jag har rätt att vara i fred men behöver ändå verkets närvaro i ögonvrån, som en karaktär, en klang, ett riktmärke, ett minne. I museets avskildhet möter jag verket med största uppmärksamhet; på gatan möter jag det ofta i ett tillstånd av distraktion. På museet befinner sig verket i centrum och fokus, i det offentliga rummet är det en mer perifer och flyktig del av synfältet hos den som passerar förbi. Verken i stadsrummet inbjuder alltså inte till samma kontemplativa uppmärksamhet som konstverken på museet. Man tillägnar dem sig på ett annat sätt, liksom i förbigående men inte nödvändigtvis mer ytligt. Museets verk fungerar inte på gatan. Konstverket i stadsrummet möter man snarare på samma sätt som arkitektur."*<sup>12</sup>

Men de resonerar också kring värdet av även det ouppmärksamma betraktandet som den osynliga konsten i det offentliga rummet är ämne för. Och hänvisar till Ernst H. Gombrich resonemang om vad han kallar *unregarded art*, obetraktad konst, ornamentik, arkitektur men också konst. Han menar att *unregarded art*, på samma sätt som arkitektur, som inte betraktas aktivt när den passeras men likväl skapar intryck och påverkan, har en inverkan på omgivningen och verket en mening.<sup>13</sup>

<sup>10</sup> Mouffe, C. (2008).

<sup>11</sup> Cornell, P.; Lindblom, S. (1998). *Gemensamma rum*. Bonnier. Stockholm: 35

<sup>12</sup> Cornell, P.; Lindblom, S. (1998): 36

<sup>13</sup> Cornell, P.; Lindblom, S. (1998): 38-39

Gombrich, E. H. (1979). *The sense of order*. Phaidon. Oxford.

## Konst och hälsa

En aspekt av konstens inverkan på resenärerna skulle vara dess möjliga förmåga att skapa ett större välmående i tunnelbanerummet. Om hur kultur och konst påverkar välmående har ett flertal forskare undersökt. Forskningsområdet kultur och hälsa är relativt ungt och har framförallt fokuserats kring konst och välmående för patienter i sjukhusmiljöer, där man undersökt hur konst påverkar patienters tillfrisknande och hälsa.<sup>14</sup>

Blir man lyckligare av konst? En del forskning har gjorts på människors välmående kopplat till deras intag av konst överlag. I en norsk forskningsundersökning av folkhälsa, med ett underlag av 50 000 personer, konstateras ett samband mellan välmående och kontakt med olika konstformer.<sup>15</sup> I en svensk undersökning från 1996 studeras livslängden hos en grupp, med resultatet att de personer som deltar i kulturella event, läser böcker, lyssnar på eller skapar musik, verkar leva längre.<sup>16</sup>

Kulturen har dock viktigare uppgifter än att bidra till folkhälsan och konstens egenvärde större än att skapa friska invånare. Bengt Göransson framför i essäsamlingen *Kulturen och hälsan* kritik mot forskningsfältet och menar att synen på kultur och hälsa skapar en bild av att en skillnad i konstens värde skulle ligga i dess förmåga att göra dess konsumenter må bra eller dåligt. Han framhåller däremot att området kultur och hälsa kan syfta på samhällets hälsa.<sup>17</sup> Töres Theorell reflekterar vidare om frågan och konstaterar vikten av att kulturen får existera för sig själv utan krav på att vara nyttig eller hälsobringande.<sup>18</sup> Bengt Göransson ifrågasätter också forskningsresultatet att kulturkonsumerande personer lever längre än andra och menar att förklaringen till resultatet snarare kan ligga i att människor som lider av ohälsa konsumerar mindre kultur just för att de är sjuka, inte att de är sjuka på grund av sin bristande konsumtion av kultur.<sup>19</sup>

## Färger- och ljussättnings betydelse för upplevelsen av rum

Miljöpsykologi är forskningen om hur människor upplever sin omgivning och påverkas av den. Med psykologiska metoder undersöks samspelet mellan människa och miljö, genom registrering av individers upplevelse, intentioner eller beteenden.<sup>20</sup>

För konsten i tunnelbanan fanns intentioner om att den både skulle skapa en trevlig miljö och hjälpa till att forma rummet, att konstnärerna genom färg och gestaltning kunde påverka hur stationerna upplevdes. Vad som är en trevlig miljö, ur perspektivet färg och form kan tyckas subjektivt, men i undersökningar om upplevelse av färg blir svaren förvånansvärt likriktade.

Ett flertal undersökningar, ursprungligen av experimentalpsykologen Wilhelm Wundt, har gjorts när färgprover ska rangordnas efter personlig preferens. Resultatet blir förvånande entydigt, från blått som mest uppskattade färg, sedan rött, grönt, violett, orange och minst

---

<sup>14</sup> Bjursell, Gunnar; Vahlne Westerhäll, Lotta (red.) (2008). *Kulturen och hälsan*. Santérus. Stockholm: 7-11

<sup>15</sup> Alestig, P. (2009-12-16). *Konst och välmående går hand i hand*. Vetenskapsradion. [Online 2018-05-23 på <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=406&artikel=3310695>]

<sup>16</sup> Bygren, L.; Benson Konlaan, B.; Johansson, S. (1996) 'Attendance at cultural events [...] Swedish interview survey of living conditions'. *BMJ. British medical journal (International ed. Print)*. (313): 1577-1580

<sup>17</sup> Bjursell, G.; Vahlne Westerhäll, L. (2008): 14

<sup>18</sup> Bjursell, G.; Vahlne Westerhäll, L. (2008): 124

<sup>19</sup> Bjursell, G.; Vahlne Westerhäll, L. (2008): 13

<sup>20</sup> Johansson, M.; Küller, M. (red.) (2005). *Svensk miljöpsykologi*. Studentlitteratur. Lund: 25-26

uppskattat gult.<sup>21</sup> Färg i förhållande till sin omgivning uppfattas däremot annorlunda och är inte enbart direkt kopplat till personlig preferens.<sup>22</sup>

Vad gäller andra upplevelser av färg, vilken känsla som förmedlas har flera experiment gjorts. En vanlig uppfattning är att rött, orange och gult, varma färger, också skulle uppfattas varmare i ett färgsatt rum, medan blått, turkost och grönt uppfattas kalla. I undersökningar av värmekomforten har inte sådana slutsatser kunnat dras, däremot har annan påverkan av färg på hjärnan kunnat bevisas.<sup>23</sup> Att blå färg skulle anses lugnande och röd stimulerande är en annan generell uppfattning. Genom att utsätta en försöksperson för olikfärgat ljus har aktiviteten i hjärnan och det autonoma nervsystemet vid olika kulörer mätts för att undersöka hypotesen. Resultatet visade att hjärnan faktiskt aktiverades mer vid rött ljus än blått, en ökad aktivitet kunde också mätas vad gällande bland annat andningsrytm, blodtryck och blinkfrekvens. Blå färg kan alltså ge en lugnande inverkan på människan.<sup>24</sup>

I en studie återgiven i avsnittet *Rum i olika färg och ljus i Färganotologi bok 2: Upplevelser av färg och färgsatt miljö*, har upplevelser av rum studerats beroende på dess färg- och ljussättning. Genom en värdering med ordpar fick försökspersonerna redovisa sin upplevelse av olika försöksrum utifrån faktorerna *Behaglighet, Rymlighet, Mångfaldighet, Fattbarhet, Ljushet, Rumslighet* och *Ålderdomlighet*. I undersökningarna använde man sig av rum med olika färg- och ljussättning, som skattades med värdeord som trångt-rymligt, diffust-tydligt, etc.

Med värdebegrepp som osäkert/tryggt, fult/vackert, hårt/mjukt undersöktes hur upplevelsen av *behaglighet* skilde sig mellan rummen. Resultatet blev att ett rum med enfärgade väggar upplevdes mer behagligt än ett med mönstrade väggar. En allmänbelysning upplevs mindre behagliga än punktbelysning och glödljus bättre än lysrör. Hur *rymlighet* uppfattades mättes med motsatsparen trångt/rymligt, litet/stort, smalt/brett och avlångt/fyrkantigt. I undersökningen gick det inte att säkerställa en statistisk skillnad i hur rymligheten upplevdes olika i rummen. Men ett rum med vita väggar, vitt tak och blått golv upplevdes som långt, smalt och högt i tak. Medan ett rum med blå väggar, blått tak och vitt golv upplevdes långt, brett och lågt i tak. Hur lättförståeligt ett rum var, alltså rummets *fattbarhet*, skattades genom bedömning i hur diffust/tydligt, upp-och-ned-vänt/rättvänt, svårt att hitta i/lätt att hitta, ett rum var. Rum med enfärgade väggar upplevs mer lättförståeligt i jämförelse med rum med mönstrade väggar, högst poäng på skalan fick rummet med vita väggar, vitt tak och vitt golv. Med motsatsparet ljus/mörkt skattades hur *ljushet* upplevs i olika rum. Som förväntat upplevdes vita rum ljusare än med färgade väggar. Takets färg påverkar mer än golvets, där ett rum med blått tak uppfattas mörkare än ett med blått golv.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Johansson, M.; Küller, M. (2005): 63

<sup>22</sup> Hård, A.; Küller, R.; Sivik, L.; Svedmyr, Å. (red.) (1995). *Färganotologi bok 2..* Statens råd för byggnadsforskning. Stockholm: 33

<sup>23</sup> Hård, A.; Küller, R.; Sivik, L.; Svedmyr, Å. (1995): 11

<sup>24</sup> Hård, A.; Küller, R.; Sivik, L.; Svedmyr, Å. (1995): 21

<sup>25</sup> Hård, A.; Küller, R.; Sivik, L.; Svedmyr, Å. (1995): 123-161

## Bakgrund

### Den offentliga konsten på 1900-talet

I monografen *En värld under jord*, om konsten i Stockholms tunnelbana, kopplar Göran Söderström samman konsten i tunnelbanan med den tidens förändrade syn på konsten. Demokratiseringen av konsten och tankar om en ökad tillgänglighet tillsammans med en förändrad syn på konstnären, till en arbetare bland andra i samhället, låg till grund för arbetet för konsten i tunnelbanan.<sup>26</sup> Konsten i Stockholms tunnelbana kan ses som en produkt av denna tid och i debatten kring utsmyckandet av tunnelbanan går dessa strömningar att urskilja.

Beate Sydhoff skriver om den offentliga konstens framväxt i början av 1900-talet i *Konstens liv i offentlig miljö*. Hon beskriver en förändring i synen på arkitektur och konst vid sekelskiftet 1900 som betydande för det vi idag kallar offentlig konst, att integrera konst med arkitektur. Konsten fick en ny plats i offentliga anläggningar; skolor, teatrar och bibliotek, och parker. Ur ett *monumentalt* synsätt lades grunden, konsten som ett medel att visa makt, men inte långt senare formades även tankar ur ett *socialt* perspektiv, att göra konsten tillgänglig för alla i samhället<sup>27</sup>. Den offentliga konsten skulle därför kunna ses som ett relativt modernt koncept i den mänskliga historien.

Jessica Sjöholm Skrubbe redogör för förändringen i synen på konsten i början på 1900-talet i avhandlingen *Skulptur i folkhemmet*. Konstnärskåren kom att legitimeras som profession och en ny syn på konstnären som del av den arbetskraft som byggde upp samhället, lades i början av 1900-talet i och med bildandet av statens konstråd och Konstnärernas riksorganisation, KRO.<sup>28</sup> Som Beate Sydhoff beskriver började konsten integreras med arkitekturen på ett monumentalt och socialt sätt under 1900-talet. Jessica Sjöholm Skrubbe skriver också om hur ett skifte i språket skedde under samma period. Från att prata om *utsmyckning* började konsten beskrivas med ord som *konstnärlig aktivering*, *konstnärligt arbete* och begreppet *offentlig konst* uppkom. Man pratade om en ny funktion som känslöväckande och opinionsbildande.<sup>29</sup>

Jessica Sjöholm Skrubbe skriver vidare om demokratiseringen av konsten och ambitionen att både göra den tillgänglig för allmänheten och lyfta upp konstnärernas arbetsuppgifter i samhället. Genom arbetsmarknads- och socialpolitiska insatser kunde målsättningen om den tillgängliga konsten nås, vilket låg i linje med den samtida välfärdspolitik. 1937 godkändes en proposition om en enprocentregel för konst vid statlig nybyggnation i Sveriges riksdag. Med syfte att genom konstnärlig gestaltning öka de sociala och kulturella värdena i stadens offentliga miljöer skapade man ett regelverk som skulle ge ekonomiska förutsättningar för just detta. En procent av byggnadskostnaderna vid nybyggnation av statliga

---

<sup>26</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (red.) (2000). Förord. *En värld under jord*. 2.. utök. och omarb. Uppl. Stockholmia. Stockholm: 8

<sup>27</sup> Sandström, S.; Stensman M.; Sydhoff, B. (red.) (1982). *Konstverkens liv i offentlig miljö*. Sveriges allmänna konstförening. Stockholm: 5

<sup>28</sup> Sjöholm Skrubbe, J. (2007). *Skulptur i folkhemmet*. Makadam, Diss. Uppsala: Uppsala universitet, 2007. Göteborg. 2007: 291

<sup>29</sup> Sjöholm Skrubbe, J. (2007): 44

<sup>30</sup> Sjöholm Skrubbe, J. (2007): 292



anläggningar skulle gå till konstnärlig utsmyckning.<sup>31</sup> I samband med enprocenregelns instiftas också Statens konstråd, med uppgift att utsmycka offentliga miljöer.

Konstnärsnämnden beskriver hur initiativet även var ett sätt att öka konstnärernas inflytande i samhället.<sup>32</sup> I och med bildandet av statens konstråd följde en organisation av konstnärskåren, KRO 1937. Ett viktigt led i professionaliseringen av konstnärerna under 1900-talet.<sup>33</sup>

## Stockholms tunnelbana

De 100km långa spåren som utgör Stockholms tunnelbana sträcker sig i tre linjer, den gröna, den blå och den röda, från centrum i utåtgående riktningar.<sup>34</sup> Av de 100 stationerna längst tunnelbanan har nästan alla konstnärlig utsmyckning i någon form. Fast konst som väggmålningar och skulpturer samt tillfälliga verk som sitter uppe under en begränsad tid, ”konstväxlingar”.<sup>35</sup>

När beslutet om att bygga en tunnelbana i Stockholm togs i stadsfullmäktige 1941, var det i en stad med 300 000 invånare. I den samtida diskussionen var åsikten att vid utvecklandet av ett tunnelbanesystem krävdes ett befolkningsunderlag på minst 1 miljon invånare, men beslutet motiverades av Stockholms speciella geografi med stadens utspridning på öar och den ökade trafiken som behövde mötas. Byggstarten fick vänta till efter andra världskrigets slut, hösten 1945, och innebar en ombyggnad av en redan byggd sträcka från 1933 till ny standard. Den första linjen mellan Hötorget och Lindhagensgatan, kunde tas i bruk 1950. Två år senare, 1957, stod även sträckningen Slussen-Hötorget klar.<sup>36</sup>

I den tidiga planeringen av tunnelbanan låg fokuset på det ingenjörsmässiga byggandet, sträckningarnas dragning och de nya utmaningarna i och med byggandet under jord. De första sträckningarna byggdes som öppen bana över mark, med tillhörande öppna stationer. Vid utbyggnaden av de senare sträckningarna byggdes fler och fler under jord, som betong- eller bergtunnlar.<sup>37</sup>

50-talets betongstationer uppfördes med en konstruktion av betongpelare och betongvalv, där väggarna kläddes med keramiska plattor och golvet likaså, eller med så kallad cementmosaik. När man i senare utbyggnad övergick till utsprängda bergstationer hade man på 60-talet ett liknande utförande med väggbeklädnad av keramik eller material som glaserat tegel, mönstrad betong, plåt eller glas. 70-talets ”grottstationer”, utsprängda grottrum behandlade med sprutbetong med varierad gestaltning och inredning, innebar en lättare metod att bygga och inreda stationerna och de fick en mer varierad inredning.<sup>38</sup>

Gunnar Lené, huvudansvarig arkitekt för innerstadsstationerna, beskriver i tidskriften *Byggmästaren*, 1953, arbetet med tunnelbanan och gestaltningen av stationsrummen. Med facit i handen är bilden han ger av ambitionerna med gestaltningen av stationsrummen

---

<sup>31</sup> Proposition 1937:157. *Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående beredande av vidgande arbetsuppgifter för svenska konstnärer*. Stockholm

<sup>32</sup> Konstnärsnämnden (2013). *Ingen regel utan undantag – Enprocenregeln för konstnärlig gestaltning av offentlig miljö*. Stockholm. Konstnärsnämnden. 35

<sup>33</sup> Sjöholm Skrubbe, J. (2007): 291

<sup>34</sup> SL. *Tunnelbanan* [Online 2018-05-23 på <https://sl.se/sv/info/om-sl/tunnelbana/>]

<sup>35</sup> SL. Informationsbroschyr *Konsten i tunnelbanan*.

<sup>36</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 14

<sup>37</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 21

<sup>38</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 24-26

blygsamma, med fokus på funktion och material som tål den tuffa miljön – rena neutrala väggar och säkra material. I en artikel beskriver han sitt arbete, ett citat som ringar in de arkitektoniska ambitionerna.

*”Under byggets gång har sinnets fascinerats av storheten i kampen mot berget och jordmassorna, och frestats att försöka behålla något som speglar denna kamp. Men berg droppar, grus ryker, järn rostar – och det som folk ska trängas invid måste vara blankt och rent.”*

Tankarna om det blanka och rena stationsrummet konkretiseras i strategier där tunnelbanans resenärer och resandet stod i fokus. Materialvalen utgick från att rummen skulle kunna möta mängden människor; vara överskådliga, tåliga och säkra. Materialen skulle tåla tunnelbanans tuffa miljö och de synintryck som skulle ges resenärerna skulle komma av skiftande färger i kakel och golvplattor. Tunnelbanans väggar skulle vara neutrala och rena, med funktionen att vara bakgrund för skyltar som lätt skulle kunna läsas och balansera intrycken från stimulerande affischer och lockande butiker.<sup>39</sup>

## En drivande konstnärskår

Idéerna om att utsmycka tunnelbanestationerna drevs istället av konstnärskåren, trots svalt intresse från det politiska hållet. Trots entusiastiskt intresse för möjligheterna till utsmyckning av den nya tunnelbanan, möttes inte planerna om offentlig utsmyckning till en början från Stockholms politiker.<sup>40</sup>

En stor del av det av materialet om debatten om konsten i tunnelbanan och bakomliggande motiv finns i *Konst och kultur*, en tidskrift med aktuella frågor om konsten i samhället. 1949 tas frågan om konsten i tunnelbanan upp. Tidningen skickar ut frågorna *”Hur vill Ni, att tunnelbanan ska se ut inuti? Skall konstnärerna få ta hand om väggarna? Vill Ni ha bar betong, reklam för konserverad gröt eller abstrakt konst?”* till arkitekter, konstnärer, kommunalfolk och blivande tunnelbaneresenärer.<sup>41</sup>

Frågorna från denna icke objektiva avsändare är något riktade och det får därför effekten att också svaren som ges blir riktade, men inte mindre intressanta för de. De visar på en sida av åsikterna kring tunnelbanans gestaltning, men ska inte mistas för att representera hela samhällets tyckande. Konst och kultur är en av de drivande krafterna i frågan om tunnelbanans utsmyckning. En öppen fråga om hur man vill se gestaltningen av tunnelbanan hade kunnat ge intressantare och bredare svar. Men enkäten fungerade också som ett material för att föra debatten med politiker.<sup>42</sup> Svaren som presenteras tecknar en bild om stora förhoppningar på tunnelbanan. Som en möjlighet att underlätta resandet genom ny teknik i ett demokratiskt rum.

Visionära svar om hur tunnelbanan skulle kunna smyckas kommer från de tillfrågade och rörs bildande och karaktärsbildande till tunnelbanan. Roliga, trevliga, uppfriskande rum efterfrågas, för att lätta upp de underjordiska rummen och stimulera i vistelsen däri. Medvetna färgval och fokus på rumsbildning understryks. Två exempel är svaren som kommer från konstnärerna Lage Lindell och Pierre Olofsson.

---

<sup>39</sup> Lené, G. (1953). Tunnelbanan i Stockholm. *Byggmästaren*. Bröderna Lagerströms förlag. Stockholm.

<sup>40</sup> Sandström, S.; Stensman M.; Sydhoff, B. (1982): 129

<sup>41</sup> Zennström, P. (red.) (1949). Abstrakt konst eller reklam för konserverad gröt. *Konst och kultur*. Årg. 5, Nr 3.

<sup>42</sup> Brev från Vera Nilsson till Hjalmar Mehr, 1955. Publicerat i Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 73

*Det är inte fråga om att hänga tavlor eller ställa upp skulpturer, om man skall dekorera en T-bana. Jag tror, att det viktigaste är själva rumsbildningen, att ge stationer, hallar och gångar en rolig och glad karaktär. Det gäller att få ner frisk luft i T-banan, inte bara ventiliationsvägen.*

Konstnär Lage Lindell

*Låt oss slippa känslan av källare och gör varje station till en komposition och ett smycke för staden. Härigenom skulle hållplatserna få en individuell karaktär och göra resan i underjorden trivsam och omväxlande.*

Konstnär Pierre Olofsson

Arkitekternas hållning kring konst i tunnelbanan var dock generellt något återhållsam och de framhåller, likt de ursprungliga tankarna om neutrala väggar med färgat kakel, att de vore en lämplig gestaltning i tunnelbanan. Angående en konstnärlig gestaltning framhåller de tillfrågade arkitekterna både dess potential som tidsfördriv och möjlighet att forma ett rum. Svaret från Arkitekt Edman, som framhåller är hans privata och ingen officiell hållning, visar på denna inställning.

*Vad beträffar de arkitektoniska och konstnärliga synpunkterna, tror jag inte, att det är lämpligt med fresker och skulpturer i en sådan miljö, där människor har bråttom och inte är hågade för meditationer. Däremot borde de rumsliga elementen kunna behandlas på ett sådant sätt, att de osökt tillfredsställde människornas estetiska medvetande. God hjälp kunde man då också ha av mönstrat kakel i abstrakta kompositioner.*

Arkitekt Edman

Att konsten kan verka lokaliserande är en annan aspekt som nämns, att det genom olika färg på stationerna skulle vara lättare att känna igen sig. Vad som framhålls är konstens möjlighet att förändra och forma rum. Att genom konsten underlätta rörelsen av människor i tunnelbanan, med rytmiska mönster forma en ström istället för att stanna upp den. Det är enligt de tillfrågade en viktig tillgång att låta bild och konstruktion samverka. Stadsarkitekt Holger Blom beskriver målande konstens möjligheter att forma rummet.

*Med färgen skulle en konstnär kunna höja ett tak, som verkar tryckande lågt, förkorta eller förlänga avstånd i rummet efter behov och leda folkströmmen på rätt väg i de underjordiska labyrintherna.*

Stadsarkitekt Holger Blom

Diskussionen om att initiativ med konst i tunnelbanan skulle vara en del av att förverkliga tankarna om en tillgänglighet av konsten för folket, förs också. Att utsmyckning av tunnelbanan skulle vara ett sätt att demokratisera konsten. Konstnären Jerker Eriksson menar att en konstnärlig utsmyckning av tunnelbanan skulle innebära ett konkret fall där offentlig byggnation får agera ämne för att bereda konsten större plats i samhället, med grund i programmet Konsten åt folket. Konstnären Pierre Olofsson menar vidare att tunnelbanestationen, den naturliga mötesplatsen för människor i staden, därför skulle vara en självklar plats för monumental behandling. Tankarna om den tillgängliga och demokratiserade konsten hörs också utanför kåren. "Mannen på gatan" Thomas Fors Bergsström tillägger att det för tiden är en angelägen uppgift att tillföra estetiska värden i även de nyttobetonade institutionerna.

Både arkitekter och konstnärer lyfter att möjligheten för ett samarbete mellan yrkena i gestaltningen av rummen skulle vara av stort värde. Och att en förutsättning för ett sådant arbete skulle vara att det inleddes redan i tidigt stadium. Konstnären lyfts fram som en tillgång för samhället.

Reklam var ett hett ämne i debatten, med både förespråkare och motståndare. Att reklamen skulle utgöra det främsta intrycksmedlet, med kaklade väggar som bakgrund var den ursprungliga meningen. Men det mötte motstånd med den konstnärliga gestaltningen som alternativ. Paris metro, med kakelrum tapetserade med reklamaffischer, tas upp som både positivt och negativt exempel. Konstnär Uno Vallman jämför Moskvas och Paris tunnelbana, med Moskvas' utsmyckningar som positivt exempel i jämförelse med Paris' avskalade rum.

*Tänk vilken glädje moskvaborna har av sin praktfulla tunnelbana. [...] Paris' metro däremot är en tunnel rätt och slätt. Där finns ingen särskild omtanke om människorna, som skall åka där, och all utsmyckning består av annonser.*

Konstnär Uno Vallman<sup>43</sup>

I ett samtal mellan tunnelbanans chefsarkitekt Gunnar Lené och konstnärerna, representerade av Pierre Olofsson, diskuterades idéerna mer konkret. Grunden i gestaltningen skulle utgå från en vertikal axel, som skulle koppla ihop det underjordiska rummet med karaktären i platsen ovanför. Stationen Hötorget förlagd under konserthuset, skulle få en himmelsblå färg likt den ursprungliga från konserthuset. Stationen Rådmansgatan skulle ta upp Stadsbibliotekets lejongula färg. På samma sätt skulle en horisontallinje med olika färger på tunnelbanans vagnar bildas, en röd, en blå och en gul linje.<sup>44</sup>

Siri Derkert och Vera Nilsson var två av de mest energiska i kampen för konsten i tunnelbanan. Mailis Stensman beskriver i Konstverkens liv i offentlig miljö, hur de två konstnärerna kunde vänta utanför sammanträdesrummen för tunnelbaneprojekteringen för att argumentera för sin sak.<sup>45</sup>

Vera Nilsson skriver i ett brev till borgarrådet Hjalmar Mehr om argumenten för konstnärlig utsmyckning av tunnelbanan. Åsikter som sammanfattar de tidigare årens debatt om en stimulerande och trevlig miljö i tunnelbanan, en plats för medborgarna. Hon jämför de underjordiska rummen med betydelsen kyrkor har haft, och vill se en lika riklig utsmyckning. *"Låt oss få det i underjorden, katedraler under jorden! Varje hållplats ett sagoslott!"* Hon understryker konstnärernas vikt för samhället och konstaterar att det är hög tid att introducera dem i planeringen av tunnelbanan.<sup>46</sup>

Han svarar

*"...är mycket intresserad av frågan. Jag har även vidtagit vissa förberedelser för att även aktualisera problemet och är gärna beredd att med Eder diskutera närmare detaljer."*<sup>47</sup>

---

<sup>43</sup> Zennström, P. (1949).

<sup>44</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 69

<sup>45</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 131

<sup>46</sup> Brev från Vera Nilsson till Hjalmar Mehr, 1955. Publicerat i Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 73

<sup>47</sup> Brev från Hjalmar Mehr till Vera Nilsson, 1955. Publicerat i Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 73

Under en kort period 1955 lämnas slutligen två motioner om utsmyckningen av Stockholms tunnelbana in till stadsfullmäktige. Och ett politiskt beslut om att utlysa en första tävling för utsmyckning av tunnelbanan tas.<sup>48</sup>

## Konsten i tunnelbanan

I gatunämndens svar på de godkända motionerna framhöll man att den konstnärliga utsmyckningen inte bör begränsas till ett enskilt väggfält, då det skulle uppfattas estetiskt lösryckt från omgivningen. I ett samarbete däremellan bör konstnären med arkitekten ta fram lämpliga golv, tak och väggmaterial för att skapa en harmonisk helhet, både konstnärligt och praktiskt. I den första konstnärliga gestaltningen, av T-Centralen, kom dock få av dessa visioner att kunna genomföras på grund av den redan långt gångna projekteringen.<sup>49</sup>

I motionerna syntes nu de åsikter som hade förbigåtts i debatten, många formuleringar återfinns i enkäterna från Konst och kultur.<sup>50</sup> Den 28e mars 1956 utlystes tävlingen som avsåg utsmyckning av T-centralen. Stationen hade redan börjat byggas och skisstiden blev därför kort för att hinna få med konsten, ändå hade vid tävlingens slut 156 förslag inkommit.<sup>51</sup>

Tävlingen avsåg fyra olika förslag

1. Utformning av de två biljetthallarna
2. Väggar, tak, golv och pelare i den övre plattformshallen
3. Förbindelsen mellan T-banan och Centralstationen
4. Detaljer för enbart golv, räcken eller viss skulptural utformning

Att göra en helhetsgestaltning var inte möjligt på grund av tidsbristen. På en bakgrund av de kaklade väggarna fick konsten som fick utgöra T-Centralen istället ett flertal av de 27 prisbelönade förslagen, från väggdekor, sittmöbler och gestaltade pelare. Egon Möller-Nielsens sittmöbel, Siri Derkerts pelare och fem väggdekor av Jörgen Fogelquist är tre exempel på den första konsten i tunnelbanan.<sup>52</sup>

Tankarna från konstnärernas håll om utsmyckning av stationer i samarbete med arkitekter och ingenjörer hann inte införlivas på de första stationerna, men tankarna hade slagit rot.

Gatunämnden skriver i sitt utlåtande om de befintliga stationernas arkitektur

*”de hittills utförda stationerna visa prov på god arkitektur, väl avpassad efter funktion och de tekniska och ekonomiska förutsättningarna, som måste beaktas”*<sup>53</sup> I den fortsatta utbyggnaden av tunnelbanan blev man mån om att inte behöva begränsas av tidsbristen och istället få till ett samarbete över de gestaltande professionerna redan från början. Efter T-Centralens lyckade utsmyckning var inställningen till den konstnärliga utsmyckningen positivare.<sup>54</sup> Den andra tävlingen utlystes 1960 och här eftersträvades förslag med helhetsgestaltningar av perrongerna. Förslag på utsmyckning på stationer utan reklam var också en av

---

<sup>48</sup> Motion 1955:24 samt 1955:25, Stockholms läns landsting. Refererade i Sandström, S.; Stensman, M.; Sydhoff, B. (1982): 131

<sup>49</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 78

<sup>50</sup> Motion 1955:24 samt 1955:25, Stockholms läns landsting. Refererade i Sandström, S.; Stensman, M.; Sydhoff, B. (1982): 131

<sup>51</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 79

<sup>52</sup> Andersson, M. (2016). *En guide till konsten i tunnelbanan: och i den övriga SL-trafiken*. Trafik-nostalgiska förlaget: 190

Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 8-84

<sup>53</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 77

<sup>54</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 89

tävlingskategorierna. De två högsta priserna i tävlingen tilldelades Siri Derkert och Berndt Helleberg vilkas förslag kom att realiseras på Östermalmstorgs respektive Hornstull<sup>55</sup>

Perrongen på Östermalmstorg som Siri Derkert fick i uppgift att utforma var en av stationerna i kategorin utan reklam. Siri Derkert har i sin gestaltning arbetat med sandblästring av betongväggarna, i vilka skissliknande teckningar fästes. Motiven cirkulerar kring de för Siri Derkert viktiga ämnena freden, kvinnokampen och miljön.<sup>56</sup> Materialen hade med särskild beaktning använts för att möta tunnelbanans krav på tålighet mot förslitning och den hårda miljön.<sup>57</sup> Stationen Östermalmstorg karaktäriseras av kontrasterande svart och vitt, rummet av raka ljusa väggar och ett vitt välvat tak och golvet i mörkare färg. Terazzogolvet i svart och vitt tas upp i de nakna betongväggarna med Siri Derkerts svarta framblästrade verk. De skissartade bilderna täcker hela väggen vid spåren. Teckningar av människor varvas med noter och namn, till marseljäsen och på för Siri viktiga kvinnor i historien.<sup>58</sup>

Vid tiden för utbyggnaden av 70-talets grottstationer utlystes den tredje tävlingen om konstnärlig utsmyckning av stationerna. Grundidén för dessa stationer var att som kontrast till de tidigare betongstationerna låta bergets karaktär prägla rummet. Genom väggarnas oregelbundna ytskikt skulle ljudet i rummet dämpas och ljus och skuggspel stå i centrum.<sup>59</sup> För gestaltningen av dessa stationer bjöds konstnärer in, istället för att genomföra en administrativt tung tävling.<sup>60</sup> Förslagen som genomfördes blev dock än mer storslagna, där helhetliga miljögestaltningar med färg och skulptur fick ta plats. En av dessa stationer var Per-Olov Ultvedts gestaltning av blå linjens perrong på T-centralen.<sup>61</sup> T-centralens blå perrong är karaktäristisk för 70-talets grottstationer. Istället för de av betong uppbyggda rummen under jord står det utsprängda bergrummet för sig själv och utgör med sina stenväggar väggar och tak. Här är rummet målat i blått och vitt med rankor som slingrar längs väggar och tak. Rullbandet från T-centralens övre perronger går långt neråt och det utsprängda bergrummet öppnar upp sig på den blå linjens perrong. Bergväggarna, som är sprutade med en cementblandning är målade i en klar blå färg som skiftar i skuggorna av de lågt sittande ljusen. På alla stationens väggar har Per-Olov Ultvedt målat stiliserade bladrankor i vitt och blått. Vid spåren längs den raka väggen och i valven slingrande uppför väggar och tak. I tunneln ner till perrongen finns siluetterna av de som arbetade med bygget av stationen, som en signatur tillsammans med konstnärens. Golvet är i svart och vit terazzo vid spåren. Samma svarta återkommer i bänkarna och detaljer på väggarna, och fortsätter som bakgrund till ett geometriskt kubmönster i golvet i de öppna hallarna vid rulltrapporna. Intrycket jag får av att befinna mig på perrongen är att känslan av att vara under jord i ett bergrum är påtaglig. Den blå färgen och de lågt sittande ljusen skapar tillsammans med bergväggarnas karaktär en dunkel – men inte otrevlig eller läskig – stämning.<sup>62</sup>

Under 80- och 90-talet renoveras flera av de gamla stationerna och många får tillägg av konst. Däribland stationen Hötorget, byggd 1952. Det ljusblå ursprungskaklet, karaktäristiskt för de tidiga stationerna tas ned och renoveras. Ett konstverk av Gun Gordillo, ljusdioder i taket i

---

<sup>55</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 90-94

<sup>56</sup> Andersson, M. (2016): 222-224

<sup>57</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 84

<sup>58</sup> Andersson, Marie (2016): 222

<sup>59</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 46

<sup>60</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 99

<sup>61</sup> Stensman, M.; Söderström, G. (2000): 46

<sup>62</sup> Andersson, M. (2016): 192-193

olika ljusa färger, som beskrivs av konstnären knyter an till miljön över mark. 2016 fick de nya pendeltågsstationerna City och Odenplan konst i samband med byggandet. Idag beskriver SL hur konsten bidrar till en bättre resemiljö på sin hemsida.

*”Konsten på stationerna bidrar till en lugn och trygg miljö, men gör även att resan mellan olika stationer blir något mer än en transport. Konsten ger varje station en egen identitet, underlättar resenärens möjlighet att orientera sig i kollektivtrafiken och bidrar till att skadegörelse och vandalisering minskar.”*<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> Stockholms läns landsting (2017). *Konsten i kollektivtrafiken* [online 2018-05-23 på <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/konsten-i-kollektivtrafiken/>]

## Resenärernas upplevelse av konsten i tunnelbanan

Hur upplever resenärerna konsten i tunnelbanan? För att svara på frågan gjordes en kort intervju med ett urval personer som i olika grad reser med tunnelbanan i sin vardag. 13 personer av olika kön och ålder, med olika yrken och bakgrund intervjuades, med utgångspunkten i de känslor som infinner sig i tunnelbanerummen och hur konsten upplevs.

### ***Att vistas i tunnelbanan***

De tillfrågade reste olika mycket med tunnelbanan, från daglig pendling till några gånger per år. Både de som reser med tunnelbanan dagligen och de som reser mer sällan, kunde under intervjuerna redogöra för en uppfattning om en tydlig känsla tunnelbanan ger dem.

### ***Färg & form***

Många lyfter att känslan av att vara långt under jord är påtaglig och negativ.

*”Vissa stationer är långt långt ner, det känns att man åker ner i underjorden, och det känns inte trevligt. Men på en del av stationerna, som säkert är ännu längre ned men som har utsmyckning, känns det inte lika påtagligt. Till exempel den nya pendelstationen på Odenplan, med bildskärmarna med skog. Utsmyckningen gör det trevligare och lättar upp den tråkiga underjordskänslan. T-centralen är också annorlunda. Ljuset är viktigt, och att det känns stort och frsächt.”* Säger en kvinna

Kvinna, 52

Ljuset tas upp som viktigt och på grottperrongen T-centralen beskrivs det med ord som *tryckande* och *långt*. Färgen är också något som en del av de intervjuade tar upp. Med exemplet blå linjens perrong på T-Centralen, där den blå färgen får ta plats, beskrivs färgen förstärka grottkänslan, men i positiva ord som lugnande, insvepande och mystisk.

*”Det känns verkligen som en gruva, som en grotta. Det blåa skapar verkligen en stämning, lite mystiskt.”*

Kvinna, 25

Grottstationerna jämförs med de kaklade stationsrummen som beskrivs som mer ljusa, men inte lika trevliga. Också mellan inne- och utestationerna upplevs en skillnad

*När blåa linjen öppnade så var det väldigt pampigt med mycket färg de hade ju målat betongen på väggarna blått på centralen och knallrött vid Solna. Utestationer är oftast tråkiga men om man tittar lite mer så finns det även där. Jag gillar utsmyckningen.*

Man, 54

### ***Stress & Otrygghet***

Många tar upp att tunnelbanan är en stressig plats, med mycket människor. Att det ibland är en jobbig stämning och att det till och med ibland kan kännas hotfullt. Både människorna som vistas i tunnelbanan och dess utformning tas upp som orsaker till de negativa känslor som kan uppkomma i vistelsen där.

*Med åren har jag blivit en räddare person. Igår åkte jag ut till Gullmars och på bron mellan skanstull och Gullmarsplan var det mycket folk (läs trångt) och det*



*började lukta bränt. Jag kände hur jag stelnade till och fick bilder i huvudet över olika skräckscenarion, att vi skulle störta eller fastna mitt på bron. Ingenting hände men klaustrofobin var högst påtaglig.*

Kvinna, 25

*Det är många olika känslor. Ibland lite otrygg, om det är sent på natten, att man försöker hålla koll på människor. Men om jag är på fotboll så är jag liksom innegruppen, då är det lugnt. Men annars är folk så himla stressade, det är lite jobbigt. Mycket folk och rörelse.*

Man, 24

En person tycker däremot att gestaltningen gör att stationerna inte alls upplevs som stressiga. I jämförelse med andra kollektivtrafikrum upplever hon att tunnelbanestationerna tack vare sin överblickbarhet känns ordnade och lättanvända.

*Det är så himla översiktbart, på många ställen. Och då är det oavsett om det är ute eller inne, på en större station eller minde. Överblickbart för att rummet är så avlångt och öppet.*

Kvinna, 24

### ***Den tankeväckande & stämningsskapande konsten***

Några av de intervjuade har aldrig tänkt på konsten som finns i tunnelbanan men blir medvetna om dess mängd under samtalet. Andra är mer medvetna om konsten som finns och har tydliga åsikter om vad de tycker om den. Gemensamt för alla intervjuade är att alla upplever utsmyckningarna när de påtalas och beskriver upplevelsen av tunnelbanerummet, att de också upplever skillnader mellan de olika stationerna. På frågan om resenärerna upplever att konsten påverkar deras dagliga liv svarar en del att den absolut gör det, medan en del svarar ett tydligt nej.

En person, som dagligen åker tunnelbana, svarar på frågan om vad hon tycker om konsten i tunnelbanan att hon tycker att den är viktig, både för upplevelsen av platsen och som tidsfördriv.

*”Ja, absolut. Jag tycker att den är viktig. Den är både ett tidsfördriv, att det är något att titta på och ta in när man väntar. Färg och form lyfter dagen, och platsen. Östermalmstorg är trevlig och ljus. Den skulle man kunna titta på flera år utan att ha sett allt. Den känns mer hållbar än ex Odenplan, visst kan man byta ut på skärmarna. Men att det finns en eftertänksamhet, det är mer tidlöst.”*

Kvinna, 52

Jag frågade vidare om hon tyckte att föreställande eller politisk konst var ett positivt inslag i tunnelbanan. Och svaret blev att ja, det kunde vara en kul influens i en miljö där man är mycket, något intressant att titta på och tänka om.

En person som åker mycket bil säger att han brukar tänka på skillnaden när han åker tunnelbana istället, att han reflekterat över hur mycket mer intryck det är i tunnelbanan. Och många av de intervjuade säger att omgivningen betyder mycket när man är där så ofta. Att det finns mycket tid att titta runt och tänka när man bara väntar.

*”Men när man står och väntar står man och tittar, det är lite intressanta grejer, konst eller vad man ska kalla det, man titta och liksom det är konstiga grejer. Man tar in ganska mycket. Jag brukar lyssna på musik också. Det burkar också vara ganska svalt och skönt. Men en stressig miljö. Men man är där för att ta sig någonstans, man stannar liksom upp när man väntar. Och då brukar det vara något på väggarna.”*

Man, 24

En intervjuad tar speciellt upp ett exempel som hon inte gillar och berättar att det känns fult och tråkigt att vistas där varje dag och säger

*Ja, omgivningen betyder mycket när man är där så ofta. På stadion exempelvis, tänker jag varje dag ”ska jag verkligen gå upp här och ta den här vägen?” i gången från perrongen. Det är så fult och tråkigt, och jag tänker ”varför gör man inget åt detta?”.*

Kvinna, 52

Ett fenomen som tas upp om de ”fula och tråkiga” stationerna är att de också upplevs som mer skräpiga och smutsiga. Om de kaklade stationerna som en del tycker mindre om sägs att de känns som ”gjorda för att bli smutsiga, liksom lätta att spola av”.

*...Men dom här kaklade, till exempel Zinkensdamm, den är så ful. Den känns gammaldags och tråkig och ofixad. Det händer inget. Allt som är fult med sjuttitalet, med det här bruna kaklet.*

Kvinna, 52

*Tycker att dom här stationerna med kakel inte är lika trevliga [som de grottstationer med helhetsgestaltning], det känns som att de är tänkta att bli nedsmutsade, och lätta att städa liksom. Men det blir så lätt fult där.*

Man, 26

### ***Favoritstationer***

Många av de tillfrågade kan nämna specifika exempel på stationer de tycker om och de som de tycker om mindre. Både stationer med föreställande konst nämns som favoriter med motiveringen att de utgör ett intressant, roligt, tankvärt inslag när man reser, och de med helhetsgestaltningar där färg och känsla står i fokus.

### ***Tankar***

Några av de stationerna som nämns som favoriter beskrivs som tankeväckande, med motiven i centrum.

*”Den som är en favorit, för att den skiljer sig så mycket, är Solna strand. Den är väldigt speciell. Du kanske vet? [...] Men där är det, den är helt mörk. Men det är som kuber som kommer ut, dels ur golvet men också från taket, stora kuber. Som är digitalprintade med moln. Vita moln. Den konsten är så himla intressant. Himlen i en så himla konkret form som omsluter den, det blir som en inverterad volym, i den här mörka tunneln av rymd. Den är lite tråkig, men intressanta verk och då blir stationen trevlig!”*

Kvinna, 24

Östermalmstorg nämns som en favorit, med Siri Derkerts skissartade motiv om kvinnor, miljö och fred. Motiven väcker fortfarande tankar hos betraktaren och den beskrivs som tidlös.

*Östermalmstorg är en favorit, när jag pluggade genus fick vi åka till stationen i utbildningssyfte och analysera bilderna och läsa namnen som var inristade i väggarna. Den enda feministiska tunnelbanestationen!*

Kvinna, 25

*Jag gillar verkligen vissa, men har svårt att komma på en specifik. Men om du tvingar mig att säga en så skulle det vara Östermalmstorg! Den känner jag till och åker till varje dag och tycker om.*

Kvinna, 52

*Näckrosen är kul om man har tid, där finns olika saker och foton från och om Filmstaden som låg där förr. Axelsberg är en utestation där de byggt upp bokstäverna i namnet på olika sätt längs med hela stationen. Kul att fördriva tiden med att betrakta i väntan på tåget.*

Man, 54

### **Stämning**

Många lyfter upp grottstationerna som favoriter, som blå linjens perrong på T-Centralen, Kungsgården och Solna centrum. Helhetsgestaltningarna är uppskattade, det skapar stämning och känsla, men de kan också uppfattas som mörka och mer "underjordiska".

*"Kan inte tänka på någon specifik, men tycker om det här grottlika stationerna. De med en sån här helhetsgestaltning, gillar de bättre än de med enstaka konstverk."*

Kvinna, 25

*Solna centrum, den är blodröd känns som man är i en artär. Det är tydligt vad det är, det är något att titta på. Och det sätter en stämning.*

*T-centralen är också så fin! Det är något väldigt fint med belysningen där. Det är kul med dom platta rullbanden och sen kommer en stor grafik, det är mylligt, det är något annat. Den känns modern. Och det är mycket gamla tåg på den linjen, det blir någon konstig mash när dom gamla tågen kommer gnisslandes!*

*Annars är Kungsträdgården en favorit, verkligen random. Den är extra allt, så himla kul. Som att den inte är en tunnelbanestation. Inte så många som använder den för att det är en slutstation och man måste gå så långt under jord för att ta sig en station [från T-Centralen] den är så himla kul. Den är så himla kaos och det är inga där. Som att man försöker överkompensera.*

Kvinna, 24

En person tycker mycket om Mariatorget däremot, en kaklad 50-talsstation.

*..jag gillar även Mariatorget, texturen och färgen har en mysig och välarbetad 50-tals-känsla.*

Kvinna, 25

Och en person uppskattar Hötorgets station, som har kvar sitt ursprungliga ljusblå kakel och har fått konst vid en senare renovering.

*Jag gillar Hötorget också, den har inte så mkt konst, den är clean. Det är något sjukt ljus som gör att man känns vaken, den känns fräsch och ren.*

Kvinna, 24

Den nya pendeltågsstationen på Odenplan nämns också, där lyfts dess öppenhet och ljus.

*"..den nya pendelstationen på Odenplan, med bildskärmarna med skog.*

*Utsmyckningen gör det trevligare och lättar upp den tråkiga underjordskänslan."*

Kvinna, 52

Också Gamla Stan, en station där man för en stund kommer upp ur tunneln över mark, nämns

*Gamla stan! Allt runt omkring där, den är ju utomhus. Att man kan se ut där till omgivningen, det är skillnad på att vara under.*

Man, 20

### ***Koppling utanför***

Vad stationen är kopplad till nämns som en faktor till varför det blir en favoritstation, att det är en station som besöks ofta eller att den är kopplad till ett område som man tycker om eller har bra känslor till.

*"En del [av mig] säger den jag varit på mest, tekniska högskolan. Det är där jag bytt mycket hem. För att jag varit där mycket och känner igen den. Känner att nu är jag på väg hem eller nu hoppar jag på! Är på bra humör där, och det påverkar. Men nu när jag tänker på det så finns det ju fler peppiga stationer! Men typ mariatorget eller zinkensdamm, som jag vet att jag gillar. Att jag identifierar mig med den för att jag hejar på Hammarby, jag gillar att vara där och identifierar mig med stadsdelen, det är bajenland! Det är mysiga ställen! Stationen är kopplat till något annat, det den hör ihop med.*

Man, 24

### **Sammanfattning**

Sammanfattningsvis kan sägas att åsikterna och upplevelsen av konsten är delad mellan dem som reser med tunnelbanan. En del har inte sett eller reflekterat över stationernas gestaltning medan en del har tydliga åsikter kring dem. De tillfrågade som upplever eller beskriver konsten som betydande, gör det på två olika sätt.

Som del av uppbyggandet av tunnelbanerummet, med arkitektoniska termer som ett material som skapar olika känslor. Ljus, öppenhet och intryck är aspekter som tas upp. Att lätta upp känslan av att vara djupt under jord beskriver många som konstens stora tillgång.

Eller som betydande stimulans, intryck och något som väcker tankar och är ett tidsfördriv, i ett tråkigt rum och aktivitet som det dagliga resandet är.

I de positiva exemplen beskrivs konsten som *kul, rolig, fin, lättar upp, skapar bra stämning, väcker tankar* och *är ett tidsfördriv*. Om den negativa upplevelsen av tunnelbana beskrivs konsten som *ful och tråkig*, eller att den *upprör*. Om stationsrummen sägs att *det känns dåligt, smutsigt, mörkt* och att *man är långt under jord*. "Fula" rum beskrivs också sänka upplevelsen av rummet i stort, att det gör det smutsiga och trasiga mer påtagligt.

## Diskussion

Genom att kombinera ett flertal forskningsområden som rör upplevelse av konst i offentlig miljö har den här undersökningen gjort en ansats att besvara frågan om vad konsten i Stockholms tunnelbana har för påverkan på resenärerna. Hur tunnelbanerummet har smyckats och hur det påverkar dem som befolkar rummet.

Konsten i Stockholms tunnelbana betyder mycket. Tunnelbanan underlättar resandet och binder ihop Stockholms åtskilda geografi. Men i resandet i underjorden, i dess stressiga och isolerade miljö, förloras mycket av de intryck som upplevs över mark. Konsten verkar spela en viktig roll för dess resenärer i detta sammanhang. Den skapar platsidentitet, ger ett välmående men också negativa upplevelser. Den förkläder, formar och förändrar de underjordiska rummen. I de positiva exemplen beskrivs konsten som *kul, rolig, fin, lättar upp, skapar bra stämning, väcker tankar och är ett tidsfördriv*. Om den negativa upplevelsen av tunnelbana beskrivs konsten som *ful och tråkig, den upprör*. Om stationsrummen sägs att *det känns dåligt, smutsigt, mörkt och att man är långt under jord*. "Fula" rum beskrivs också sänka upplevelsen av rummet i stort, att det gör det smutsiga och trasiga mer påtagligt.

## Undersökningsmetod

Den ursprungligt tänkta intervjumetoden fick på grund av svårt genomförande ersättas av en annan. Genom att inte kunna göra spontana intervjuer på olika stationer utan istället göra kvalitativa intervjuer om den övergripande upplevelsen fick jag inte, som önskat från början material att göra en komparativ analys av. Men från de övergripande svaren kunde slutsatser om större frågor dras, hur upplevelsen av konsten och inställningen till den är överlag. De tillfrågade blev inte låsta till att svara på hur de upplevde en specifik station, utan kunde prata fritt om sina positiva och negativa upplevelser av tunnelbanan i stort.

I intervjuerna framkom att åsikterna och upplevelsen av konsten är delad mellan dem som reser med tunnelbanan. En del har inte sett eller reflekterat över stationernas gestaltning medan en del har tydliga åsikter kring dem. Åsikterna varierar och det går med det lilla underlaget för studien inte att dra några slutsatser kring samband mellan dem och ålder, kön eller grad av tunnelbane-åkande. Jag uppfattade att de skilda åsikterna snarare beror på faktorer som intresse, personlighet och förkunskaper. Här går att applicera teorier om klass och kulturellt kapital. Den som har tillgång till att få erfarenhet av konst och således skapa sig ett intresse, kan skilja sig åt beroende på bakgrund.

I rapporten *Kulturvanor: Socioekonomiska analyser och tidstrender* från Myndigheten för kulturanalys beskrivs till exempel hur skillnader i deltagande i *traditionell kultur*, konstatställning, litteratur, teater, opera och dansföreställningar, har starka samband med social härkomst och utbildning. Ett större deltagande i denna typ av kultur finns hos personer med högre utbildning och som också vuxit upp i tjänstemanna- och företagarhus. En högre inkomst innebär också ett ökat kulturdeltagande. Skillnader går även att se i landet, de som bor i större tätort eller stad deltar i större utsträckning i traditionell kultur.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Myndigheten för kulturanalys (2017). *Kulturvanor: Socioekonomiska analyser och tidstrender*. Kulturfakta 2017:2

## Vilken är då konsten i tunnelbanans främsta värde?

En aspekt av konstens inverkan på resenärerna skulle vara dess möjliga förmåga att skapa ett större välmående i tunnelbanerummet. I planeringen av konsten fanns motiv som att skapa en värdefull vardagsmiljö, som stimulerar och är trevlig, att smycka tunnelbanan i avseendet att göra rummen ljusa, trevliga och lätta upp känslan av att vara under jord. Mår resenärerna bättre av att tunnelbanan är utsmyckad med konst?

Konst och hälsa är ett intressant ämne och hur mycket konst egentligen påverkar en människas hälsa eller ohälsa är ifrågasatt. Att mycket av forskningen är gjord i sjukhusmiljö gör det svårt att dra generella slutsatser genom att applicera forskningen på en annan miljö. Om konsten i tunnelbanan skulle göra resenärerna friskare är således ingen slutsats som lätt går att dra. Ingen av de tillfrågade i intervjuundersökningen visar heller tecken på att konsten de möter i sitt resande skulle påverka dem på det sättet, trots att den absolut påverkar deras upplevelse både positivt och negativt.

Den svenska och norska undersökningen om folkhälsa kopplat till kultur visar att människor som konsumerar kultur i större utsträckning upplever ett större välmående i livet och faktiskt lever längre. I min undersökning går inte att utläsa att tunnelbaneresenärerna, som får konsumera konst i sitt vardagliga liv, skulle leva längre än de som inte gör det. Men många lyfter upp i intervjuerna att de anser konsten viktig, att den påverkar deras dagliga liv och är ett trevligt inslag. Så slutsatsen om att konsten i tunnelbanan i stor grad skapar ett ökat välmående för resenärerna går att dra. Däremot går det av beskrivningarna av stationerna som upplevs fula och otrevliga också att dra slutsatsen att de påverkar resenärernas dagliga liv och dess välmående negativt. Konst väcker känslor och gestaltningen är viktig, men samtidigt är upplevelsen av rummet i stor utsträckning subjektiv.

Konstens förmåga att skapa välmående kan utifrån intervjuerna kopplas ihop med att den är omtyckt. Konst som beskrivs som fin och intressant skapar en positiv effekt, men konsten som upplevs ful eller dålig ger samtidigt ett negativt mående. Vilken konst som är fin och intressant är dock helt subjektivt. Vissa stationer kan både vara någons absoluta favorit, men av en annan tyckas helt förfärlig. Det går också att anta att åsikterna och tyckandet har och kommer variera över tid. Stationen Zinkensdamm beskrivs av en person som *"allt som är fult med 70-talet"*, vilket indikerar att den varit modern men idag inte uppskattas alls. Att ha konstens förmåga att skapa välmående som central anledning till att konstställa tunnelbanan, eller något annat offentligt rum, kan utifrån dessa resultat tolkas svårt och problematiskt. Som Bengt Göransson menar i sin kritik av forskningsområdet, att konstens självändamål inte bara får vara att skapa välmående. Tror jag utifrån undersökningen att den måste få stå för sig själv, vara fin, tankeväckande, provocerande, ful, fin, vacker eller meningslös. Även om den inte uppskattas eller skapar välmående.

Intervjusvaren kan delas in i samma perspektiv ur vilka konst kan ses på som Ljungberg beskriver, ett *"estetiskt"* och ett *"radikalt"* perspektiv. De tillfrågade som upplever eller beskriver konsten som betydande, gör det på två olika sätt. Som del av uppbyggandet av tunnelbanerummet, med arkitektoniska termer som ett material som skapar olika känslor. Ljus, öppenhet och intryck är aspekter som tas upp. Att lätta upp känslan av att vara djupt under jord beskriver många som konstens stora tillgång. Eller som betydande stimulans, intryck och något som väcker tankar och är ett tidsfördriv, i ett tråkigt rum och aktivitet som det dagliga resandet är.

I debatten inför konsten i tunnelbanan märks en tonvikt på konstens estetiska värden, dess förmåga att forma och skapa trevliga rum. Men också vikten av en konst tillgänglig för alla och en demokratisk aspekt finns i planeringen av utsmyckningarna.

Att använda konst som enbart klassificeras som ur det ”radikala” perspektivet, kritisk och problematiserande konst, blir också problematiskt. Konst som provocerar och rör upp känslor, som inte skapats med fokus på estetik, i ett rum som tunnelbanan kommer påverka resenärerna och tunnelbaneresan negativt i stor utsträckning.

Konsten i tunnelbanans osynlighet och dess likhet med arkitekturen i hur den betraktas påverkar också vilken typ av utsmyckning som är passande. Det estetiska innehållet blir särskilt viktigt då konsten passeras i förbifarten och betraktas i periferin. Konsten i tunnelbanan passar in på det E. H. Gomblich kallar *unregarded art*. Att konsten i det offentliga rummet blir osynlig och snarare betraktas passivt med samma ögon som arkitektur lös igenom i intervjuerna med tunnelbaneresenärerna. Många blev under samtalet liksom påmind om konsten som fanns där, men likväl blev det tydligt att konsten skapade känslor hos betraktaren och att upplevelsen av rummet påverkades av den konstnärliga gestaltningen.

Arkitekt Edman fångade redan essensen av detta i *Konst och kultur* 1949 med sitt inlägg om att konsten osökt borde tillfredsställa människors estetiska medvetande.

*Vad beträffar de arkitektoniska och konstnärliga synpunkterna, tror jag inte, att det är lämpligt med fresker och skulpturer i en sådan miljö, där människor har bråttom och inte är hågade för hågade för meditationer. Däremot borde de rumsliga elementen kunna behandlas på ett sådant sätt, att de osökt tillfredsställde människornas estetiska medvetande.*

Konsten må till stor del upplevas på samma sätt som arkitektur, på ett sätt osynlig, men trots det verkar den ha en inverkan på tunnelbaneresenärerna som skyndar förbi den dagligen. Är det en kränkning av konsten att placera den i en miljö där den inte får full uppmärksamhet? Som Cornell och Lindblom resonerar i sin text, uppfattar jag att konsten i tunnelbanan, om än får en annan sorts uppmärksamhet av resenärerna men inte mindre betydelsefull.

På grund av konstens karaktär som *unregarded art* blir färgernas förmåga att forma tunnelbanan viktig. Som stadsarkitekten Holger Blom skrev

*Med färgen skulle en konstnär kunna höja ett tak, som verkar tryckande lågt, förkorta eller förlänga avstånd i rummet efter behov.*

Den spelar en viktig roll för igenkänningen av stationerna, konsten blir platsidentifierande. I exemplifierandet av tunnelbanestationerna använder de tillfrågade konsten som igenkänningstecken och de olika gestaltningarna fungerar i våra samtal som signalement för de olika stationerna. Med konsten skapas en platsidentitet. ”Den är väldigt speciell. Du kanske vet?” sa en av de intervjuade personerna när hon skulle beskriva sin favoritstation, vilket sätter fingret på konstens betydelse för skapandet av stationernas identitet.

För att undersöka hur de olika färgsättningarna formar upplevelsen av rummet hade en större komparativ undersökning av specifikt tunnelbanan färger behövts göras. Hur de olika konstnärliga gestaltningarna kan *dirigera* strömmen av resenärer är svårt att dra faktiska

slutsatser kring utifrån det material som samlades in, det är inte heller någon av de intervjuerna som beskriver några speciella stationer eller gestaltningar som särskilt röriga eller stressiga. Utifrån intervjuerna kan dock konstateras att motivet att med konsten *lätta upp det tråkiga och tryckande underjordiska rummet* har haft stor effekt. Att förstärka och förändra med färg är ett incitament som har effekt på tunnelbaneresenärerna idag. De stationer med helhetliga gestaltningar med färg i fokus tas ofta upp i intervjuerna. T-centralens blåa perrong, helt målad i blått beskrivs förstärka känslan av att vara i en grotta. Solna strand, med sitt röda stationsrum beskrivs som att *”vara inne i en artär”*

De slutsatser som går att dra från intervjuerna är att de stationer som uppskattas mest och oftast nämns som favoriter är de med helhetsgestaltningar. Det sägs om dem att konsten skapar stämning, att de är roliga och fina. De beskrivs på samma sätt som de *behagliga* rummen uppfattades i undersökningarna av rum i olika färg och ljus, beskrivna i *Färgantologi bok 2: Upplevelse av färg och färgsatt miljö*. Om aspekterna *rymlighet, fattbarhet och ljushet* kopplat till färgsättningen går inte att dra några slutsatser kring utifrån intervjumaterialet.

Färg och form kan alltså sägas skapa mer eller mindre behagliga rum. Men om man skulle skapa ett så behagligt rum som möjligt, utifrån aspekterna att det ska möta den underjordiska karga, mörka och slutna miljön, som resultaten i färgundersökningen kom fram till, skulle det behöva vara helt vitt. Att bara utgå från färgens förmåga att forma rum blir alltså också alltför ensidigt.

Konsten kan utifrån intervjuerna sägas ha förmåga att beröra och forma rum på flera olika sätt, alla värdefulla. Men grunden i konsten dess möjlighet att anta olika skepnader av olika motiv. Som Rosalyn Deutsche menar utgör den offentliga konsten en plattform där konflikter och motsägande meningar kan formas och diskuteras, en betydande demokratisk aspekt av det offentliga rummet. Och konsten i tunnelbanan kan som Chantal Mouffe menar, inte teoretiskt separeras från politik. Den står alltid i förhållande till det *hegemoniska samhället* och uppehåller eller motsätter sig den rådande samhällsordningen. Den konst som kan betraktas som *kritisk konst*, exempelvis Siri Derkerts Östermalmstorg, är ett exempel på ifrågasättande av den rådande samhällsordningen.

Det blir i intervjuerna tydligt att konsten utgör en grund för möjligheten att kontrasterande ställningstaganden får plats. Både positiva och negativa åsikter runt konsten har syns i intervjuerna. De uttrycks både runt det estetiska uttrycket och runt motiven. En del av de tillfrågade tycker att konsten är viktig, en del framhåller stationer med politiska motiv som favoriter. Samtidigt är åsikterna om den föreställande konsten i tunnelbanans delade bland resenärerna. Detta kan påvisa att tunnelbanan får vara just en sån plats där konflikter kan formas. Tanken om konst som demokratisk tillgång, konsten åt folket, människorna delaktiga har alltså ur den synvinkeln blivit besannad. Och konsten kan betraktas som en demokratisk tillgång.



## Avslutning

Gör konsten resenärerna lyckligare? Ja det gör den. Men den upplevs också negativt, något som även det dock måste betraktas som bra i det konstnärliga sammanhanget enligt mina slutsatser. Påverkar konsten upplevelsen av rummet? Ja det gör den. Konsten gör upplevelsen av att vistas i tunnelbanan trevligare och rummet finare och annorlunda, den fungerar som tidsfördriv och väcker tankar, den är också ett viktigt demokratiskt medel, är kritisk och formar dialog. Åsikterna går isär om konsten, och det kan ses som konstens viktigaste mål, att väcka tankar och vara en grund för konflikter som utvecklar det gemensamma. Utifrån intervjuerna kan konstateras att konsten har förmågan att beröra och forma tunnelbanerum på flera olika sätt, alla värdefulla.

Den här undersökningen kan betraktas som en första ansats att belysa betydelsen av konstnärlig gestaltning i vardagsmiljöer, ett försök att sammanfläta landskapsarkitektur och konstvetenskap. I en fortsatt studie av den offentliga konstens betydelse i vardagslandskapet skulle en fördjupad undersökning med fokus på färg och material vara intressant, att undersöka betydelsen av olika färg och material djupare.

Avslutningsvis hoppas jag, utifrån de svar jag fått i studien, att Stockholms tunnelbana får fortsätta stå som exempel på god offentlig miljö ur ett konstsammanhang, och att konstprojekt i kollektivtrafiken är något vi kommer fortsätta satsa på.

## Källförteckning

### Elektroniska källor

Alestig, Peter. *Konst och välmående går hand i hand*. Vetenskapsradion. 2009-12-16. [Online 2018-05-23 på <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=406&artikel=3310695>]

SL. *Tunnelbanan* [Online 2018-05-23 på <https://sl.se/sv/info/om-sl/tunnelbana/>]

Stockholms läns landsting. *Konsten i kollektivtrafiken*. 2017. [online 2018-05-23 på <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/konsten-i-kollektivtrafiken/>]

### Tryckta källor

Bjursell, Gunnar; Vahlne Westerhäll, Lotta (red.). *Kulturen och hälsan: Essäer om sambandet mellan kulturens yttringar och hälsans tillstånd*. Santérus. Stockholm. 2008

Bygren, Lars Olov; Benson Konlaan, Boinkum; Johansson, Sven-Erik. 'Attendance at cultural events, reading books or periodicals, and making music or singing in a choir as determinants for survival: Swedish interview survey of living conditions'. *BMJ. British medical journal (International ed. Print)*. (313). 1996: 1577-1580

Cornell, Peter; Lindblom, Sievert. *Gemensamma rum*. Bonnier. Stockholm. 1998

Deutsche, Rosalyn. *Evictions: Art and spatial politics*. The MIT press. Cambridge, Massachusetts. 1996

Gombrich, E. H. *The sense of order: A study in the psychology of decorative art*. Phaidon. Oxford. 1979

Göransson, Emma (red.). *Platsens poetik: ett konstnärligt forskningsprojekt om gröna platser och tillhörighet*, [Sveriges arkitekturmuseum], Stockholm, 2015

Johansson, Maria; Küller, Marianne (red.). *Svensk miljöpsykologi*. Studentlitteratur. Lund. 2005: 25-26

Konstnärsnämnden. *Ingen regel utan undantag – Enprocenregeln för konstnärlig gestaltning av offentlig miljö*. Konstnärsnämnden. Stockholm. 2013

Lené, Gunnar (1953). *Tunnelbanan i Stockholm. Byggmästaren: tidskrift för arkitektur och byggnadsteknik*. Bröderna Lagerströms förlag. Stockholm. 1953

Mouffe, Chantal (red.). *Art as a public issue: how art and its institutions reinvent the public dimension*. Nai Publishers. Rotterdam. 2008

Myndigheten för kulturanalys. *Kulturvanor: Socioekonomiska analyser och tidstrender*. Kulturfakta 2017:2. 2017

Person, Malte. *Underjorden*. Albert Bonniers Förlag. Stockholm. 2011

Proposition 1937:157. *Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående beredande av vidgande arbetsuppgifter för svenska konstnärer*. Stockholm. 1937

Sandström, Sven; Stensman, Mailis; Sydhoff, Beate. *Konstverkens liv i offentlig miljö*. Sveriges allmänna konstförening. Stockholm. 1982

Sjöholm Skrubbe, Jessica. *Skulptur i folkhemmet: den offentliga skulpturens institutionalisering, referentialitet och rumsliga situationer 1940-1975*. Makadam, Diss. Uppsala: Uppsala universitet, 2007. Göteborg. 2007

SL. Informationsbroschyr. *Konsten i tunnelbanan*.

Stensman, Mailis; Söderström, Göran (red.). *En värld under jord: färg och form i tunnelbanan*. 2.. utök. och omarb. uppl. Stockholmia. Stockholm. 2000

Zennström, Per-Olov (red.). Abstrakt konst eller reklam för konserverad gröt. *Konst och kultur: tidskrift för föreningen Konsten och folket*. Konsten och folket. Årg. 5, Nr 3. Stockholm. 1949

## Bilaga 1. Intervjusvar

**Kvinna, 52**

**Personlig intervju**

**Hur ofta reser du med tunnelbanan? (från den här stationen?)**

**Reser du ofta med tunnelbanan?**

Ja, dagligen

**Hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?**

Vissa stationer är långt långt ner, det känns att åker ner i underjorden, och det känns inte trevligt. Men på en del av stationerna, som säkert är ännu längre ned men som har utsmyckning, känns det inte lika påtagligt. Till exempel den nya pendelstationen på Odenplan, med bildskärmarna med skog. Utsmyckningen gör det trevligare och lättar upp den tråkiga underjordskänslan. T-centralen är också annorlunda. Ljuset är viktigt, och att det känns stort och fräscht.

**Har du tänkt på [utsmyckningen] någon gång? Vad tycker du om den?**

Ja, absolut. Jag tycker att den är viktig. Den är både ett tidsfördriv, att det är något att titta på och ta in när man väntar. Färg och form lyfter dagen, och platsen. Östermalmstorg är trevlig och ljus. Den skulle man kunna titta på flera år utan att ha sett allt. Den känns mer hållbar än ex Odenplan, visst kan man byta ut på skärmarna. Men att det finns en eftertänksamhet, det är mer tidlöst.

**Är föreställande eller politisk konst alltså ett positivt inslag?**

Ja det är kul och ett plus i vardagen, att få influenser i övrigt. Att ha något att titta på och tänka om när man är där så mycket.

Men dom här kaklade, till exempel Zinkensdamm, den är så ful. Den känns gammaldags och tråkig och ofixad. Det händer inget. Allt som är fult med sjuttiotalet, med det här bruna kaklet.

**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**

Ja, omgivningen betyder mycket när man är där så ofta. På stadion exempelvis, tänker jag varje dag "ska jag verkligen gå upp här och ta den här vägen?" i gången från perrongen. Det är så fult och tråkigt, och jag tänker "varför gör man inget åt detta?". Det är fult och blir fulare med skräp och ogräs som växer mellan plattorna.

**Har du någon favoritstation? Varför?**

Jag gillar verkligen vissa, men har svårt att komma på en specifik. Men om du tvingar mig att säga en så skulle det vara Östermalmstorg! Den känner jag till och åker till varje dag och tycker om.

**Man, 20**

**Personlig intervju**

**Hur ofta reser du med tunnelbanan? (från den här stationen?)**

**Reser du ofta med tunnelbanan?**

Nej, någon gång i månaden. Mer pendeln.

**Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara här på perrongen?**

**Hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?**

(Fortsättning på Ninas svar om att det känns att man är långt under jord och att det inte är trevligt) Ja, om det är fint upplyst och inte murrigt gör att man inte tänker så mycket på det.

**Har du tänkt på [utsmyckningen] någon gång? Vad tycker du om den?**

(Om inredningen i vagnarna) Det är inte alltid snyggt, men funktionellt. Som Lasse Åbergs mönster på sittplatserna. Det är rent och lite roligt. Stationerna är tråkiga.

**Visar bilder och pratar om Östermalmstorg och T-centralen**

Coolt!

Jag har sett annat också som jag tänkt på, som golvet och när det är stora konst-grejer i biljetthallarna på en del stationer, det är kul!

**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**

Ja verkligen. Det är viktigt ändå. När jag väl åker tunnelbana brukar jag reflektera över skillnaden mellan att åka tunnelbana och bil, man får mer intryck i tunnelbanan.

**Har du någon favoritstation? Varför?**

Gamla stan! Allt runt omkring där, den är ju utomhus. Att man kan se ut där till omgivningen, det är skillnad på att vara under.

Kvinna, 25

Personlig intervju vid T-Centralen

Hur ofta reser du med tunnelbanan? (från den här stationen?)

Reser du ofta med tunnelbanan?

Inte så ofta, bor inte i Stockholm.

Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara här på perrongen?

Hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?

Har du tänkt på [utsmyckningen] någon gång? Vad tycker du om den?

Ja! Tycker om den. Det känns att de är en helhet.

~~Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?~~

Har du någon favoritstation? Varför?

Kan inte tänka på någon specifik, men tycker om det här grottlika stationerna. De med en sån här helhetsgestaltning, gillar de bättre än de med enstaka konstverk.

Kvinna, 25

Personlig intervju vid T-Centralen

**Hur ofta reser du med tunnelbanan? (från den här stationen?)**

**Reser du ofta med tunnelbanan?**

Inte så ofta, men bor nära Stockholm och åker och hälsar på kompisar här ibland.

**Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara här på perrongen?**

**Hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?**

Det känns verkligen som en gruva, som en grotta. Det blåa skapar verkligen en stämning, lite mystiskt.

**Har du tänkt på [utsmyckningen] någon gång? Vad tycker du om den?**

Nej, aldrig. Men nu när vi pratar om konsten finns det ju verkligen mycket. *(Vi har åkt vidare till Kungsholmen och pratar om konsten där)*

~~**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**~~

**Har du någon favoritstation? Varför?**

Nej, har inte tänkt på någon speciell.



Kvinna, 29

Personlig intervju vid T-Centralen

Hur ofta reser du med tunnelbanan? (från den här stationen?)

Reser du ofta med tunnelbanan?

Inte så ofta, bor inte i Stockholm.

Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara här på perrongen?

Hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?

Blått! Det är min favoritfärg. Lugnt. Känns som att man blir insvept i färgen typ.

~~Har du tänkt på [utsmyckningen] någon gång? Vad tycker du om den?~~

~~Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?~~

Har du någon favoritstation? Varför?

Nej

Man, 26

Personlig intervju vid T-Centralen

**Hur ofta reser du med tunnelbanan? (från den här stationen?)**

**Reser du ofta med tunnelbanan?**

Inte så ofta, bor inte i Stockholm.

**Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara här på perrongen?**

**Hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?**

Dåligt, lite tryckande. Det är så lågt ljus, dom borde verkligen byta ut det.

**Har du tänkt på [utsmyckningen] någon gång? Vad tycker du om den?**

Tycker att dom här stationerna med kakel inte är lika trevliga [som de grottstationer med helhetsgestaltning], det känns som att de är tänkta att bli nedsmutsade, och lätta att städa liksom. Men det blir så lätt fult där.

~~**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**~~

**Har du någon favoritstation? Varför?**

Nej, har inte tänkt på någon speciell, men tycker om de som är som t-centralen eller kungsholmen mer. *[alltså grottstationer]*

**Kvinna, 25**

**Intervju via mail**

**Hur ofta reser du med tunnelbanan? (du kan utgå från nu när du bor i sthlm)**

Nu när jag är uppe i Stockholm bor jag mest hos min pappa som bor på pendeltågslinjen. Därför blir det att jag bara åker tunnelbana någon gång i veckodagarna men mest på helgen. Så jag åker väl tunnelbana ca 2-4ggr i veckan.

**Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?**

Det beror lite på vilken tunnelbana det är. Det finns ju gamla och nya(re) tåg. Men gamla tåg brukar vara hackiga och lukta lite äckligt och ha hårdare säten. Jag föredra de nya tågen även om jag tycker de gamla är charmigare.

Med åren har jag blivit en räddare person. Igår åkte jag ut till Gullmars och på bron mellan skanstull och Gullmarsplan var det mycket folk (läs trångt) och det började lukta bränt. Jag kände hur jag stelnade till och fick bilder i huvudet över olika skräckscenarion, att vi skulle störta eller fastna mitt på bron. Ingenting hände men klaustrofobin var högst påtaglig.

Jag har upptäckt att min relation till tunnelbanan ändrats påtagligt sedan jag flyttade tillbaka till Stockholm. I flera veckor blev jag yr och illamående av åka, kunde/kan kanske fortfarande inte inte läsa en som jag tidigare kunnat göra innan jag flyttade till Lund. Jag har också börjat åka fel. Det är som att jag tror att jag vet linjerna för att jag kunde det förut men det har nu hänt att jag satt mig på tåg som åker en annan linje eller åt fel håll så jag varit tvungen att åka tillbaka och byta. Jag har även underskattat hur lång tid det tar att ta sig någonstans och blivit chockad över att det kan ta 40 min att ta sig från en plats till en annan när det är på samma sida av stan. En sak till jag att märket till är hur öppet och utlämnande folk pratar på tuben, med varandra eller i telefon. Men där är det likadant på pendeln. Sorry för långt utlägg hehe!

**Har du tänkt på utsmyckningen någon gång? Isåfall, vad tycker du om den?**

Utsmyckningen i tunnelbanan eller på stationerna?

Tunnelbanan, nej. Tycker inte det är så mycket utsmyckning mer än reklam.

Stationerna, ja dom kan jag tänka på ibland.

**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**

Påverkar mitt dagliga liv känd lite för stort men klart jag tänkt på den. En gång var min fasters porträtt med på en av utställningarna vilket jag tycket var ganska roligt. Sen är jag ett fan av Liv Strömquist, hennes konst har ju blivit ganska omtalad. Det är kul när konsten skapar debatt!

**Har du någon favoritstation? Varför?**

Östermalmstorg är en favorit, när jag pluggade genus fick vi åka till stationen i utbildningssyfte och analyser bilderna och läsa namnen som var inristade i väggarna. Den enda feministiska tunnelbanestationen!

Men jag gillar även Mariatorget, texturen och fägen har en mysig och välarbetad 50-tals-känsla.

**Kvinna, 24**

**Personlig intervju**

**Hur ofta reser du med tunnelbanan?**

När jag bodde i sthlm så var det ju ändå många gånger i veckan liksom, ah.

Nu några gånger om året, för att jag bor här liksom (tillägg i Malmö).

**Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?**

Jag tycker nog att det känns ordnat liksom, och ostressat. Jag vet att många upplever tunnelbanestationer som stressiga och stökiga men jag håller inte med det. Sen kanske det kommer för att jag jämför, och blir stärkt i min egen uppfattning om det motsatta. Har känt så alltid. Har pendlat mycket med buss och tunnelbanan kan man alltid lita på, att man är i tid. Det är en väntplats där man vet att väntan är begränsad och när den är över. Om man jämför med buss.

Det är så himla översiktbart, på många ställen. Och då är det oavsett om det är ute eller inne, på en större station eller minde. Överblickbart för att rummet är så avlångt och öppet.

**Har du tänkt på utsmyckningen på stationerna någon gång? Isåfall, vad tycker du om den?**

Ja, det har jag. Jag tycker att det är väldigt trevligt, med typ på slussen, där jag ofta bytt, och där har dom haft temporära verk. Dom har jag tyckt om. Dom känns väldigt temporära. Jag kommer ihåg något verk, det var en kvinna som hade gjort massa verk som var liksom skissade, superupplösta, så man kunde förnimma det suddade. Kommer inte ihåg vad dom hette. Men dom gillade jag jättemycket. Jag tog till mig do för att jag visste att dom skulle vara upp bara en stund. Så dm skulle förändras. Till skillnad från dom permanenta, dom går man nog bara förbi. Eller jag gör det. För jag har sett dom många gånger.

Och dom, jag tycker det är kul med dom. Som slussen eller liljeholmen - att man kan se igenom till de parallella spåren, det är som fönster. Det är kul. Annars blir det bara den här instänga bubblan. Och det kanske gör det lättare att lokalisera sig också. Det sammanhang som man själv ska röra sig i.

**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**

Jo, det gjorde den absolut. Men det kanske också är för att jag har intresse av offentlig konst redan från början. Att det är något jag uppmärksammar också. När jag började åka tunnelbana till vardags var det när jag började på gymnasiet, konst och design, och då pratade vi mycket om offentlig konst och det gjorde nog att jag fick upp ögonen för det. Politiskt och vad konstnären vill säga, hur man ska se på det och

kontexten. Så jag tycker absolut att det har påverkat mig när jag var där.

### **Har du någon favoritstation? Varför?**

Oj, vad kul! Vafan vad heter den... Den som är en favorit, för att den skiljer sig så mycket, är Solna strand. Den är väldigt speciell. Du kanske vet? Den är ganska nyligen renoverad. Den hade ett annat namn, och sen var det en som kom på att den skulle byta namn. Och då ändrade dom utformning också. Men där är det, den är helt mörk. Men det är som kuber som kommer ut, dels ur golvet men också från taket, stora kuber. Som är digitalprintade med moln. Vita moln. Den konsten är så himla intressant. Himlen i en så himla konkret form som omsluter den, det blir som en inverterad volym, i den här mörka tunneln av rymd. Den är lite tråkig, men intressanta verk och då blir stationen trevlig. Annars är Kungsträdgården en favorit, verkligen random. Den är extra allt, så himla kul. Som att den inte är en tunnelbanestation. Inte så många som använder den för att det är en slutstation och man måste gå så långt under jord för att ta sig en station (från t) den är så himla kul. Den är så himla kaos och det är inga där. Som at man försöker överkompensera.

Solna centrum, den är blodröd känns som man är i en artär. Det är tydligt vad det är, det är något att titta på. Och det sätter en stämning.

Gillar inte zinkensdamm, den är tråkig, ful färg. Som mariatorget,

Jag gillar hötorget också, den har inte så mkt konst, den är clean. Det är något sjukt ljus som gör att man känns vaken, den känns fräsch och ren. Jämför den med zinkensdamm.

T-centralen är också så fin! Det är något väldigt fint med belysningen där. Det är kul med dom platta rullbanden och sen kommer en stor grafik, det är mylligt, det är något annat. Den känns modern. Och det är mycket gamla tåg på den linjen, det blir någon konstig mash när dom gamla tågen kommer gnisslandes!

**Man, 24**

**Personlig intervju**

**Hur ofta reser du med tunnelbanan?**

Varje gång jag är i Stockholm och hälsar på. Mindre och mindre, kanske 3-5 gånger per år. Då åker jag alltid tunnelbana för mina föräldrar bor utanför. När jag bodde i sthlm, åkte jag tunnelbanan om jag skulle göra något i stan, typ gå på fotboll eller shoppa, ty en gång varannan vecka i snitt.

**Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara i tunnelbanan?**

Lite olika beroende på station, men eeeh, nämen jag har jättemycket att säga haha! Det är många olika känslor. Ibland lite otrygg, om det är sent på natten, att man försöker hålla koll på människor. Men om jag är på fotboll så är jag liksom innegruppen, då är det lugnt.

Men annars är folk så himla stressade, det är lite jobbigt. Mycket folk och rörelse.

Men när man står och väntar står man och tittar, det är lite intressanta grejer, konst eller vad man ska kalla det, man titta och liksom det är konstiga grejer. Man tar in ganska mycket. Jag brukar lyssna på musik också. Det burkar också vara ganska svalt och skönt. Men en stressig miljö. Men man är där för att ta sig någonstans, man stannar liksom upp när man väntar. Och då brukar det vara något på väggarna.

**Har du tänkt på [utsmyckningen] på stationerna någon gång? Vad tycker du om den?**

Jo, men asså det har jag ju. Ja men asså det är intressant tycker jag. Jag tror o att dom medvetet tänkt på att det ska vara olika på olika ställen. Men det är svårt att uppfatta.

Men ex universitet, tekniska högskolan, det är mycket matematiska grejer, det är kul och intressant med lokaluppfattning!

Men lite roligt, när jag gick på gymnasiet, i Danderyd, då hade vi som uppgift att åka och kolla på de olika stationerna och kolla konsten och människorna, så jag har haft det med mig.

Men asså det är mycket som är konstigt. Typ blåa linjen, det är mycket färger. Och det vore finns om man hade underlättat stressnivån, typ som man gör i butiker, att det är trevlig musik, och man blir minde stressad, superskönt. Det kunde man tänka m på, att göra det treligare, tryggare.

**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**

Inte jättemycket kanske. Nej asså det kanske bara är när jag tänkt att det var intressant eller konstigt. Men inget som

varit så bestående. Men ändå om jag ska beskriva det, om jag ska sälja in det skulle jag skulle jag säga att typ det är cool konst där!! Jag är medveten. Men asså man är i det moodet, att man reser, och det påverkar ganska mycket hur mycket man tar in.

**Har du någon favoritstation? Varför?**

Bra fråga, nej men asså,

En del [av mig] säger den jag varit på mest tekniska högskolan. Det är där jag bytt mycket hem. För att jag varit där mycket och känner igen den. Känner att nu är jag på väg hem eller nu hoppar jag på! Är på bra humör där, och det påverkar. Men nu när jag tänker på det så finns det ju fler peppiga stationer!

Men typ mariatorget eller zinkensdamm, som jag vet att jag gillar. Att jag identifierar mig med den för att jag hejar på Hammarby, jag gillar att vara där och identifierar mig med stadsdelen, det är bajenland! Det är mysiga ställen! Stationen är kopplat till något annat, det den hör ihop med.



**Man, 54**

**Intervju via mail**

**Hur ofta reser du med tunnelbanan?**

För 35-45 år sedan åkte jag mycket eftersom jag bodde i en förort med tunnelbana "Bredäng". På skolloven köpte vi skollovskort och åkte överallt hela dagar. Idag åker jag väldigt lite men det har börjat vända pga att det tar tid att ta bilen till olika möten. Senaste året har jag åkt i snitt en gång i veckan mest i närheten av city.

**Om du tänker på omgivningen/platsen, hur tycker du att det känns att vara på stationerna?**

Jag tyckte om de gamla stationerna på gröna linjen som var från när tunnelbanan startade. Nu har det ändrats. Min känsla är att det är intressant hur det ser ut och blir nog lite glad också.

**Har du tänkt på utsmyckningen någon gång? Isåfall, vad tycker du om den?**

När blåa linjen öppnade så var det väldigt pampigt med mycket färg de hade ju målat betongen på väggarna blått på centralen och knallrött vid Solna. Utestationer är oftast tråkiga men om man tittar lite mer så finns det även där. Jag gillar utsmyckningen.

**Tycker du att konsten i tunnelbanan påverkar ditt dagliga liv?**  
Nej

**Har du någon favoritstation? Isåfall, varför?**

Näckrosen är kul om man har tid, där finns olika saker och foton från och om Filmstaden som låg där förr. Axelsberg är en utestation där de byggt upp bokstäverna i namnet på olika sätt längs med hela stationen. Kul att fördriva tiden med att betrakta i väntan på tåget.